Vorschläge für die Einrichtung der Betriebsverw... einer ...

H. Jacobi


PUTTKAMMER & MÜHLBRECHT
Buchhdlg f. Staats u. Rechtswiss.
BERLIN W 56.
Französische Strasse 28





Vorschläge

für die

Einrichtung der Betriebsverwaltung

einer Kleinbahn.

Von

H. Jacobi,
Regierungs- und Baurath in Cassel,
Mitglied des Betriebsamtes Hannover-Cassel.



Berlin.
Verlag von Julius Springer.
1894.

Inhalt.

Sonderabdruck aus der Zeitschrift für Kleinbahnen. 1894.

1. Einleitung.

Nach dem Erscheinen des Gesetzes vom 28. Juli 1892 über die Kleinbahnen sind zahlreiche Projekte zur Anlage solcher Bahnen aufgetaucht, von denen wohl ein Theil Aussicht auf Verwirklichung haben mag. Ueber die Anlage und den Bau solcher Linien sind Aufsätze, Broschüren und Denkschriften von Unternehmerfirmen veröffentlicht worden, die über die beste Linienführung, Wahl des Oberbausystems, Bahnhofseinrichtungen und andere Fragen der Konstruktion Auskunft und Rath ertheilen; es fehlt aber noch an einer Litteratur über die Verwaltung solcher Bahnen, die Vorschläge und Winke über die wirthschaftlichste Einrichtung des späteren Betriebes enthält. Zu der Gründung einer Kleinbahn ist aber nicht nur erforderlich, dass über ihre bauliche Ausführung ein ins einzelne ausgearbeiteter Plan vorliegt, es muss auch über die spätere Organisation der Betriebsverwaltung, über die Einrichtungen des Dienstes in den verschiedenen Zweigen des Eisenbahnunternehmens, über die Kosten der einzelnen Einrichtungen Klarheit herrschen, um schon bei Anlage der Bahn die nöthigen Vorbereitungen für die Erfordernisse der späteren Verwaltung treffen zu können.

Im folgenden soll daher versucht werden, die Verwaltungs- oder Betriebseinrichtungen einer Kleinbahn darzustellen, wie solche dem Verfasser als wirthschaftlich angemessen erscheinen, ohne dass diese Vorschläge als Normalien hingestellt werden sollen. Es ist eben ein neues Gebiet, das bearbeitet werden soll, für das Vorbilder noch nicht geschaffen sind, dessen erfolgreicher Ausbau jedoch auf die Zukunft dieser neuen Bahnen von wesentlichem Einfluss sein kann. Ebenso wie eine gut geleitete Verwaltung die neuen Verkehrslinien zu nützlichen und vielleicht unentbehrlichen Gliedern des Verkehrsnetzes des Staates machen kann, ist es denkbar, dass schlechte Erfolge diese neuen Kleinbahnen bald mit ungerechtfertigtem Misstrauen belasten; und, wie unzweckmässige oder ungenügende bauliche Einrichtungen nachträglich kostspielige Veränderungen bedingen können, ist es auch durch eine erste unzweckmässige Betriebseinrichtung möglich, dass nachträglich grössere Umwälzungen veranlasst werden, weshalb also diese Seite des Unternehmens vorher mit Vorsicht zu erörtern nöthig ist.

Zwar fehlt es nicht an Beispielen von Kleinbahnen, die im Betrieb bereits zu guten Erfolgen gelangt sind, — eines ist die Feldabahn im Grossherzogthum Sachsen-Weimar — und es wird sich empfehlen, diese als Vorbilder zu benutzen, aber es lassen sich die Verhältnisse einer Bahn nicht überallhin ohne weiteres auf andere übertragen.

Dabei ist eine im wesentlichen auf Güterverkehr angewiesene Schmalspurbahn von etwa 30 km Länge vorausgesetzt, die mit Lokomotiven betrieben und selbständig verwaltet wird, also nicht einen unselbständigen Theil eines grösseren Unternehmens bildet. Die geschilderten und empfohlenen Einrichtungen können zwar auch angewendet werden, wenn die der Darstellung zu Grunde gelegte Bahn ein Glied eines grösseren Netzes ist, nur ist die Vorbedingung immer die, dass die Betriebsrechnung für die eine Bahnlinie selbständig gelegt und die Berechnung des Reingewinns nicht mit der Berechnung für andere Unternehmungen verquickt wird, wie dies ja auch die Voraussetzung des § 32 des Gesetzes vom 28. Juli 1892 ist. Die Ausführungsbestimmungen zu diesem Paragraphen setzen fest, dass von der geforderten Ermittlung des Reinertrages für eine bestimmte Linie nur abgesehen werden kann, wenn die Unternehmung keine anderen Bahnen enthält, als städtische Bahnen für den Personenverkehr und Bahnen, welche,

wie z. B. Drahtseilbahnen, zum Anschluss an das Eisenbahnnetz sich nicht eignen.

Auf diese Art von Kleinbahnen werden also viele unserer Vorschläge keine Anwendung finden können, zum Theil schon deshalb nicht, weil der Motor eine ganz andere Behandlung des Betriebes verlangt, als solcher bei einer Lokomotivbahn eingerichtet werden muss.

Andere Vorschläge, wie z. B. die über die Stellung des Bahnverwalters, können vielleicht auch hier als angemessen angenommen werden, doch ist ein solches Unternehmen im folgenden nicht vorausgesetzt worden.

Bei den Vorschlägen ist ferner davon ausgegangen, dass die Kleinbahnen sich von den bereits vorhandenen Nebenbahnen wesentlich unterscheiden, so dass eine Uebertragung der bei den Nebenbahnen als zweckmässig erkannten Einrichtungen auf die Kleinbahnen nicht ohne weiteres angängig ist. Hauptsächlich ergiebt sich dies daraus, dass die Kleinbahnen im allgemeinen immer isolirt und auf die Verwendung eigener Betriebsmittel angewiesen sein werden, während auf die Nebenbahnen die Betriebsmittel der Hauptbahnen übergehen können. Dies verbietet bei den Kleinbahnen schon deren geringere Spurweite, die sie zwingt, sich selbständig einzurichten und auf Umladung am Anschlussbahnhof zu rechnen. Selten wird auch eine Kleinbahn von oder nach einer anderen Durchgangsverkehr haben, vielmehr wird sie in der Regel die Zuführungslinie von einem Industriezentrum (mag die Industrie auch noch nicht sehr entwickelt sein) nach einer Hauptbahn bilden und hiernach ihre Einrichtungen treffen müssen.

2. Eigener Betrieb oder Verpachtung?

Die abgesonderte Lage der Kleinbahnen zwingt sie, ihren Betrieb mit besonders eingerichteten Wagen und Maschinen zu besorgen und davon abzusehen, dass sie, wie es manche Nebenbahn thut, die Abwicklung ihres Verkehrs der anliegenden vollspurigen Hauptbahn überlässt. Es müssen also die Betriebsmittel beschafft, unterhalten, erneuert und nach Bedürfniss vermehrt und ergänzt werden, zu welchem Zweck mannigfache Ausgaben zu leisten und eine Ansammlung von Fonds für spätere Mehrforderungen vorzusehen sind. Es liegt nun der Gedanke nahe, dieses Risiko, welches mit dem Selbstbetriebe verbunden ist, einem Betriebsunternehmer zu überlassen, wodurch die Eisenbahngesellschaft in den Genuss einer festen Rente gelangt und nicht mit ihren Einnahmen und Ueberschüssen den wechselnden Gestaltungen eines unregelmässigen Verkehrs unterworfen ist. Sie erspart damit alle Einrichtungen eigener Bureaus und eigener Verwaltung, ist der Sorgen über Anstellung von Beamten, Beschaffung von Materialien, Kassen- und Rechnungswesen enthoben.

Hiergegen ist einzuwenden, dass ein Betriebsunternehmer in der Regel nur geneigt sein wird, solche Bahnen zu pachten, die ihm eine angemessene Verzinsung des Kapitals in Aussicht stellen, solche hingegen, deren Einnahmen sich nicht sicher voraussehen lassen, ablehnen wird. Bei Bahnen aber, deren Ertrag sicher ist, kann die Gesellschaft die steigenden Mehreinnahmen selbst sehr gut brauchen und wird es bald schmerzlich empfinden, wenn auf längere Zeit hinaus die Pachtsumme zu niedrig bemessen sein sollte. Auch bei einer beweglichen Skala, nach welcher die Pacht festgesetzt werden kann, ist die Gefahr, dass der Unternehmer zu viel oder zu wenig zahlt, nicht immer zu vermeiden, so dass häufige Nachtragsfestsetzungen vorkommen werden. Allezeit aber liegt die Wahrscheinlichkeit vor, dass der Unternehmer bei fallenden Einnahmen versuchen wird, auf Kosten der Schnelligkeit des Betriebes Ersparnisse zu erzielen, die leicht zu Klagen und Beschwerden des Publikums führen können, denen dann die Gesellschaft Abhilfe nicht verschaffen kann, während umgekehrt bei steigenden Einnahmen die dann ermöglichte Verbesserung des Unternehmens nicht ausgeführt wird, weil der Pächter an der Linie selbst kein Interesse hat. Dazu kommt der schwerfällige Geschäftsgang zwischen Behörde — Gesellschaft — und Betriebsunternehmer; die Behörde wendet sich an die Gesellschaft, diese an ihren Pächter, letzterer muss in umgekehrter Richtung durch die Gesellschaft mit der Behörde verhandeln, woraus u. a. endlose Streitigkeiten und Verschleppungen hervorgehen können.

Da im allgemeinen die Gelder für eine Kleinbahn im Kreise der zunächst Betheiligten werden aufgebracht werden, so haben diese an dem Wohl und Wehe der Bahn ein lebhaftes Interesse und werden ungern Erleichterungen und Verbesserungen nur deshalb zurückgestellt sehen wollen, weil der Betriebsunternehmer sie nicht für erforderlich erachtet. Endlich liegt die Gefahr sehr nahe, dass die Abrechnung und

die Ermittlung des Reingewinnes durch Verhältnisse des Pächters beeinflusst werden, die mit den Verhältnissen der Kleinbahn selbst nicht im Zusammenhange stehen, und dass diese Ermittlung hierdurch verdunkelt und erschwert wird.

Aus allen diesen Gründen wird von der Verpachtung einer Kleinbahn Abstand genommen, und der Betrieb von der Gesellschaft selbst geführt werden müssen. Trotz der vermehrten Arbeitslast und der Nothwendigkeit, vielerlei auftauchende Fragen nunmehr selbst zu erledigen, hat der eigene Betrieb so erhebliche Vorzüge, dass er als Regel im allgemeinen wird angenommen werden müssen. Auch liegt nur in diesem Falle die Möglichkeit vor, die Kleinbahnen ihren eigenthümlichen Bedürfnissen und Verhältnissen entsprechend auszugestalten und sich ihnen anzupassen und die Erfahrungen bei einer Linie durch Veröffentlichung für die Allgemeinheit nutzbar zu machen. In den folgenden Vorschlägen ist daher dieses Selbstbewirthschaftungssystem vorausgesetzt worden.

3. Allgemeine Organisation der Verwaltung.

Die einfachen und leicht zu übersehenden Verhältnisse einer Kleinbahn lassen einen möglichst einfachen Verwaltungsapparat als natürlich erscheinen; ein solcher ergiebt sich dadurch, dass die Oberaufsicht und die Verantwortung für den Betrieb einem einzigen Beamten übertragen wird. Das Gesetz sagt über die Befähigung der Beamten in § 4: „Die Genehmigung wird auf Grund vorgängiger polizeilicher Prüfung ertheilt. Diese Prüfung beschränkt sich auf: . . . 3. die technische Befähigung und Zuverlässigkeit der im äusseren Betriebsdienste anzustellenden Bediensteten.“ Die Ausführungsanweisung vom 22. August 1892 erklärt diese Vorschrift dahin, dass bei der Genehmigung nur zu bestimmen sei, ob, inwiefern und in welcher Weise eine vorgängige Prüfung der technischen Befähigung vorzunehmen ist, oder ob, wie dies bei Pferdebahnen angängig sein wird, lediglich die Entfernung technisch nicht befähigter oder nicht zuverlässiger Bediensteter vorzusehen ist.

Es ist also den einzelnen Behörden — Regierungspräsidenten — überlassen, in die Genehmigungsurkunde die ihnen über diesen Punkt nothwendig erscheinenden Vorschriften aufzunehmen; es ist jedoch anzunehmen, dass selbst von denen, die mit der grössten Gewissenhaftigkeit die vorgängige Prüfung vornehmen, nicht verlangt werden wird, dass jeder einzelne Bedienstete, zu denen auch die Hilfsbeamten zu rechnen sein werden, eine Prüfung vor einer Kommission ablegen muss. Vielmehr muss naturgemäss ein verantwortlicher Oberbeamter, der selbst die nöthige Befähigung zur Betriebsleitung nachgewiesen hat, der Behörde gegenüber für die Verwendung geeigneten Personals eintreten, und ihm muss die Anstellung von befähigten und die Entfernung von nicht genügend befähigten Bediensteten überlassen werden.

Diese Stellung, die sich etwa mit der der früheren Spezialdirektoren bei den Privatbahnen vergleichen lässt, wird bei der Kleinbahn mit der des Leiters des Verkehrswesens und der allgemeinen Verwaltung in einer Person zu vereinigen sein, da ein vielköpfiges Direktorium für die einfachen Verhältnisse zu theuer werden würde.

Der hiernach zu bestellende Bahnverwalter muss ein Regierungsbaumeister des Bauingenieurfachs oder des Maschinenbaufachs sein, der ausser seinem besonderen Fachstudium eine Ausbildung im Güterdienste einer Staatsbahn genossen hat. Ihm wird unterstellt: der Betrieb, die Bahnunterhaltung, der Maschinendienst, der Verkehr, das Kassen- und Rechnungswesen, die Materialienverwaltung, die Etatsaufstellung, die Anstellung der Beamten, die Annahme und Entlassung der Arbeiter. Er hat seine ganze Thätigkeit der Bahn zu widmen, die ihn anstellt, er ist deren Beamter und kann Nebengeschäfte nur mit Genehmigung der Gesellschaftsvertretung übernehmen, die nur dann ertheilt wird, wenn solche Nebengeschäfte seine eigentliche dienstliche Thätigkeit nicht beeinträchtigen.

Neben ihm und ihm im Range gleichgeordnet, als zweites Mitglied des Vorstandes der Kleinbahn, versieht ein rechtsverständiger Beamter der Gesellschaft das Amt des Syndikus. Seine Mitwirkung bleibt vorbehalten bei allen erheblichen Geschäften, die die Bahn rechtsverbindlich zu einer Leistung verpflichten, also bei Verträgen aller Art über Kauf, Tausch, Pachtungen, Miethen, sobald diese einen bestimmten Betrag übersteigen oder besondere Abreden dabei getroffen werden, bei Anschlüssen an andere Bahnen und bei Privatanschlüssen, bei Dienstverträgen mit Beamten, bei Haftpflichtsachen, Grunder-

werbsangelegenheiten und Prozessen. Auch bei Reklamationen über eine gewisse Höhe, etwa über 300 M, und bei Lieferungsverträgen etwa über 3000 M ist die Mitwirkung des Juristen vorzusehen. Dieselbe ist in der Weise gedacht, dass der Bahnverwalter gegen Dritte die Bahn formell allein vertritt, die vorherige Befragung des Syndikus ihm aber in seinem Dienstvertrage, den er mit der Gesellschaft abschliesst, zur Pflicht gemacht wird. Giebt der Rechtsbeistand zu gewissen Geschäften seine Zustimmung nicht, so müssen sie einstweilen unterbleiben. Im übrigen wird es Sache der beiden Beamten sein, sich zu verständigen.

Da die Syndikatsgeschäfte für die Kleinbahn die Thätigkeit eines Juristen nicht voll ausfüllen, so ist für diesen Posten ein besonders bestellter Beamter nicht vorzusehen, es genügt vielmehr, wenn ein in anderem Dienste beschäftigter, mit dem Verwaltungsrecht vertrauter Jurist oder ein Rechtsanwalt den von ihm benöthigten Rath auf Erfordern ertheilt.

Die Stellung des Juristen ebenso wie des Bahnverwalters in der Verwaltung der Kleinbahn kann sehr verschieden sein, je nachdem die Bahn von einer Körperschaft — Kreis, Stadt oder Provinz — oder von einer Aktiengesellschaft, oder von einem Einzelnen — Grundbesitzer oder Bauunternehmer — erbaut worden ist. Bei Bahnen, welche eine Körperschaft gebaut hat, wird der Jurist aus dem Verwaltungsvorstande der Körperschaft selbst genommen werden, er wird also in der Regel der Vorgesetzte des Bahnverwalters sein, der danach um so weniger Veranlassung hat, ohne seine Befragung in zweifelhaften Fällen selbständig vorzugehen. In den Verwaltungsvorstand der Körperschaft selbst wird der Leiter der Kleinbahnunternehmungen erst eintreten können, wenn diese Bahnen eine so erhebliche Ausdehnung gewonnen haben, dass ihre Einrichtungen von Einfluss auf die Gesammtgestaltung der übrigen Verwaltung sind; bis dahin wird der Bahnverwalter in der Stellung eines Beamten der Stadt oder des Kreises oder der Provinz bleiben, wie etwa der Verwalter einer städtischen Gasanstalt oder eines städtischen Wasserwerkes dem Magistrat gegenüber. Ist ein Einzelner der Erbauer oder Besitzer einer Kleinbahn, so sind beide, der technische Bahnverwalter und der administrative Beirath, seine Beamten; ist aber eine Aktiengesellschaft die Eigenthümerin, so ist es, wenn die Bahn das alleinige Unternehmen der Aktiengesellschaft bildet, der Einfachheit der Geschäftsführung am meisten entsprechend, wenn beide, der Techniker und der Jurist, Vorstandsmitglieder der Aktiengesellschaft sind. Betreibt die Aktiengesellschaft noch andere Geschäfte, so dass ihre Vorstandsmitglieder nicht als Bahnverwalter der einen Kleinbahn ihre ganze Zeit widmen können, so treten dieselben Verhältnisse ein, wie vorher bei den einer Stadt oder Provinz gehörigen Bahnen beschrieben wurde, dass nämlich der Bahnverwalter ein Beamter der Gesellschaft wird, welche ihm im Dienstvertrage den Umfang seiner Vollmachten vorschreiben kann. Zur Gültigkeit der von ihm abgeschlossenen Geschäfte und Verträge Dritten gegenüber muss alsdann entweder die Zustimmung und Unterschrift der Direktoren vorbehalten werden, oder die Aktiengesellschaft ertheilt ihm, wenn er das persönliche Vertrauen geniesst, Prokura, welche dann in das Handelsregister eingetragen werden muss.

Je nachdem nun die Kleinbahn ein selbständiges Unternehmen ist, oder einen Theil einer grösseren Verwaltung ausmacht, ist die Rechnungslegung mit dem Jahresabschlusse der Bahnkasse beendet, oder es wird die Abrechnung des Eisenbahnunternehmens einer grösseren Jahresrechnung, z. B. bei Städten der Kämmereikassenrechnung, beigegeben. Hiernach ist es auch verschieden, ob die Rechnungsprüfung durch den Aufsichtsrath einer Aktiengesellschaft oder durch die berufenen Organe der Körperschaft, die die Bahn gebaut hat, ausgeführt wird. Jedenfalls aber wird eine solche Prüfung der Betriebsleitung des Bahnverwalters mindestens einmal jährlich stattfinden, und die Verwaltung ist daher von ihm so zu führen, dass die Prüfung eine übersichtlich geordnete Nachweisung der gesammten Geschäftsführung vorfindet. Dieser über dem Eisenbahnunternehmen stehenden oberen Instanz ist in folgendem die Bezeichnung: „Zentralverwaltung“ gegeben.

4. Betrieb.

Die Anlagen und die Betriebsmittel richten sich nach dem Betriebsplane, der daher schon beim Bau feststehen muss. Sieht man von den nur für Personenverkehr eingerichteten Trambahnen in Städten und nach Vergnügungspunkten ab, so wird ebensowohl Personen- als Güterverkehr vorausgesetzt werden müssen, und um diese

beiden Arten auf die billigste Weise bewältigen zu können, wird, wie jetzt schon bei den meisten Nebenbahnen, die Beförderung gemischter Züge vorzusehen sein. Für diese ist eine Geschwindigkeit von 15 km in der Stunde anzunehmen, um dadurch in jedem Falle der Bewachung der Wegeübergänge überhoben zu sein. Bei der angegebenen Geschwindigkeit ist nämlich in Anwendung des § 31 der Bahnordnung für Nebenbahnen das Schieben der Züge ohne führende Maschine an der Spitze erlaubt und fällt nach § 21 derselben Bahnordnung die Bewachung der Wegeübergänge fort. Erstere Betriebsart kann für Kleinbahnen öfters, z. B. bei Kopfstationen, durchaus vortheilhaft werden, letzteres aber, die Bewachung der Wegeübergänge, würde grosse Kosten verursachen. Diese Fahrgeschwindigkeit geht zwar nicht viel über die eines guten Kutschwagens auf glatter Strasse hinaus, und ist deshalb anzunehmen, dass Besitzer von guten Pferden die Kleinbahn nicht zu regelmässigen Ausflügen benutzen werden; sie bringt aber die oben bezeichneten Vortheile mit sich, auf die nur verzichtet werden kann, wenn eine vermehrte Geschwindigkeit einen erheblichen Mehrertrag einbrächte.

Falls es nach Lage der Ortschaften und des von ihnen ausgehenden Verkehrs möglich ist, eine Maschine und ein Zugpersonal hin- und herpendeln zu lassen, so ist dies natürlich der billigste Betrieb. Zur Einrichtung zweier Züge, die unterwegs kreuzen, wird man sich erst entschliessen, wenn die Zunahme des Verkehrs dies durchaus nothwendig macht. Die Züge müssen des Morgens, Mittags und Abends gehen, es ergeben sich also von selbst 3 Hin- und 3 Herzüge, deren genauere Lage sich nach dem Fahrplan der Hauptbahn richtet, an die man möglichst Anschluss suchen wird. Doch ist auf solchen Anschluss nur dann Gewicht zu legen, wenn der Personenverkehr eine ansehnliche Einnahme der Kleinbahn bildet, wobei dann auch wohl streckenweise mehr als 3 Züge gefahren werden müssen. Sonst liegt die Gefahr nahe, dass über dem Streben nach Anschlüssen die Aufenthaltszeiten auf den Zwischenstationen zu kurz bemessen werden und daraus Verspätungen sich ergeben, welche zu Entschädigungsansprüchen und erregten Beschwerden des reisenden Publikums führen. Es ist besser und mehr zu empfehlen, die Aufenthaltszeiten reichlich zu bemessen und lieber allen Spott über die langsame Beförderung zu ertragen, als wegen der Unmöglichkeit, den Fahrplan durchzuführen, die Ankunftszeit am Anschlussbahnhof zu überschreiten und dadurch Reisende und Beamte zu reizen. In dem nach § 21 des Gesetzes und den Ausführungsbestimmungen zu diesem Paragraphen auszuhängenden Fahrplane wird es sich daher empfehlen, Anschlusszüge der Hauptbahn nur dann aufzuführen, wenn die Sicherheit, dass die Anschlüsse erreicht werden, unzweifelhaft ist; andernfalls ist es besser, sie fortzulassen, womit allen Beschwerden vorgebeugt ist. Die polizeilichen Bestimmungen über den Bahnbetrieb werden nach § 22 des Gesetzes mit Zustimmung der beaufsichtigenden Eisenbahnbehörde durch den Regierungspräsidenten, die Vorschriften über Bremsbesetzung, Signale, Unterhaltung der Betriebsmittel und über den Zustand der Bahn nach der Ausführungsverordnung durch die beaufsichtigende Eisenbahnbehörde allein erlassen. Es wird also für jede Kleinbahn eine Polizeiverordnung veröffentlicht werden, welche einen der Bahnordnung für Nebenbahnen vom 5. Juli 1892 ähnlichen Inhalt haben muss. Es werden daher auch die Bremsprozente in einer der Tabelle in der Bahnordnung entsprechenden Weise festgesetzt werden.

Da nun bei der angenommenen Geschwindigkeit von 15 km in der Stunde und bei einer Steigung von 1:40 schon 25 % aller Achsen Bremsachsen sein müssen, so ergiebt sich selbst bei dieser geringen Fahrgeschwindigkeit schon eine ansehnliche Zahl von Bremsern, die auf der Rückfahrt leicht ohne Beschäftigung sein könnten. Um dies zu vermeiden, ist es rathsam, bei stärker geneigten Bahnen lieber mehrere und kurze Züge zu fahren, als wenige und lange. Die Züge selbst bildet man derart, dass die Personenwagen an das Ende und der mitzuführende Packwagen vor die Personenwagen nach der Mitte des Zuges gesetzt werden, die Güterwagen stehen vorn gleich hinter der Maschine, um auf den Zwischenstationen beim Aus- und Einsetzen von Güterwagen die Personenwagen und den Packwagen nicht mit verschieben zu müssen. Ausserdem ergiebt sich dadurch bei starken Steigungen ein besetzter Schlussbremswagen, der sonst öfters besonders angeschoben werden müsste.

Die Zugbesetzung ist den vorgeschriebenen Bremsprozenten entsprechend nach der durchschnittlichen Stärke des Zuges aus einem Stamm zu bilden, dessen Haupt

der Zugführer ist, der zugleich Packmeisterdienst versieht. Da auf den Haltestellen keine Stationsbeamten, sondern nur Güteragenten sein sollen, so hat der Zugführer sowohl auf der Fahrt als auf den Stationen den gesammten Betrieb zu führen; er ordnet das Ein- und Aussetzen der Wagen an, leitet das Rangiren, überwacht das Ein- und Ausladen der Stückgüter. Kann er beides, das Rangiren und das Verladen, nicht zugleich übersehen, so tritt für ihn auf seine Anordnung der Lokomotivführer beim Rangiren ein; hierbei giebt, wenn ein Bremser nicht im Zuge mitfährt, der Heizer die erforderlichen Mundpfeifensignale und besorgt das An- und Abhängen der Wagen. Fährt ein ausgebildeter Bremser mit, so hat dieser die Mundpfeifen- oder Laternensignale zu geben, die allgemeine Disposition des Rangirens aber verbleibt immer dem Zugführer und in dessen Vertretung dem Lokomotivführer. Letzterer versieht auch das Amt eines Wagenmeisters bei der Uebernahme von Wagen auf den Stationen und Anschlussgleisen, während der Heizer bei solchen Zügen, bei denen sonst ein weiterer Bremser nicht erforderlich ist, das Oelen und Schmieren der Achsbuchsen mit übernimmt.

Ob die Lokomotive von einem oder zwei Mann bedient werden muss, richtet sich nach der Lage der Strecke, indem, wenn die Bahn durch wenig bewohnte Gegenden und in einer wenig schwierigen Linie geführt ist, ein Einzelner genügt; bei der Fahrt durch Ortschaften und bei grösseren Steigungen wird jedoch die Zugabe eines Heizers nicht zu umgehen sein.

Wenn die Bedienung von Weichen mit der Hand erforderlich wird, so muss bei grösseren Haltestellen zur Zeit der Ankunft der Züge ein als Hülfsweichensteller ausgebildeter Arbeiter der Bahnmeisterrotte anwesend sein, welcher die Weichenbedienung übernimmt; auf kleineren Haltestellen versieht diesen Dienst entweder der Zugführer selbst oder der Bremser oder der Heizer, je nachdem von den beiden letzteren der eine oder der andere bei dem Rangiren das An- und Abhängen der Wagen besorgt. Im Signalwesen empfiehlt es sich, die unumgänglich nothwendigen Signale denen der Staatsbahn entsprechend zu gestalten, also den Pfiffen mit der Lokomotive und der Mundpfeife dieselbe Bedeutung zu geben, wie es die Signalordnung der Hauptbahnen vorschreibt, die farbigen Lichter, wenn solche nöthig werden, in gleicher Bedeutung wie dort zu verwenden u.s.w. An Signalen sind möglichst wenige vorzuschreiben, so wird z. B. die Schlusslaterne in Bufferhöhe des letzten Wagens fortfallen können und eine Oberwagenlaterne genügen; ebenso fällt im regelmässigen Betriebe das Vormelden der Züge und die Rückmeldung der Ankunft auf der Station aus, während Sonderzüge wie bei Eisenbahnen vorgemeldet und am vorhergehenden Zuge signalisirt werden.

Die Bedienung der Anschlüsse wird möglichst mit den regelmässigen Zügen besorgt, wenn es aber erforderlich wird, verkehrt ein fahrplanmässiger Zug zur Bedienung dieser Anlagen innerhalb einer Strecke neben dem gemischten Zuge, welcher die Personenbeförderung vermittelt. Eine möglichst rasche Befriedigung des Verkehrsbedürfnisses der Anschlussinhaber, die als die Hauptinteressenten einer Kleinbahn betrachtet werden müssen, ist eine sich von selbst ergebende Sorge der Bahnverwaltung. Auch bei den Anschlussgleisen muss jedoch ebenso wie bei dem sonstigen Güterverkehr von Anfang an eine vollständige Sonntagsruhe durchgeführt werden, um dem Fahrpersonal die nöthige freie Zeit gewähren und die Ablösungen einrichten zu können; auch in den Monaten des stärksten Verkehrs ist an dieser Sonntagsruhe festzuhalten, deren Fortfall sonst zur Ausbildung vieler Hülfsbeamten und zu allerlei unliebsamen Weiterungen führen könnte. Erreicht wird mit derselben auch eine gleichmässige Zugbelastung an den Wochentagen, wie es die Erfahrungen der Staatsbahnen mit dieser Einrichtung erwiesen haben.

Für Unfälle, die leider auch auf diesen Bahnen nicht ausbleiben werden, gilt im Personenverkehr das Haftpflichtgesetz vom 7. Juni 1871, für die Beamten und Arbeiter das Reichsgesetz vom 28. Mai 1885; die Kleinbahn wird der Berufsgenossenschaft der Privatbahnen beitreten.

Zum Betriebe gehört auch das Meldewesen und die Wagendisposition. Ueber jeden gefahrenen Zug wird ein Fahrbericht geführt, der zugleich die nöthigen Angaben über die mitgeführten Wagen enthält; die Zusammenstellung dieser Fahrberichte und die Auszüge daraus zur Berechnung der Fahrgelder des Personals, des Kohlenverbrauchs, der gefahrenen Achskilometer der Wagen und Lokomotiven, der Tonnenkilometer der Güter werden im Büreau des Bahnverwalters gemacht; von demselben Büreau gehen die Wagendispositionen aus. Da die Wagen nicht über die eigene Strecke

hinausgehen, ist die Wagendisposition nicht sehr verwickelt, und es ist am meisten darauf zu sehen, dass die Wagen der Hauptbahn auf dem Anschlussbahnhofe nicht wegen Wartens auf Ent- oder Beladung seitens der Kleinbahn stehen bleiben, da in Zeiten gesteigerten Bedarfs gerade die Entladung der Wagen auf den Anschlussgleisen besonders scharf überwacht zu werden pflegt. Bei Veranschlagung des Wagenparks der Kleinbahn ist daher darauf Rücksicht zu nehmen, dass die Entladefrist auf dem Anschlussbahnhofe auf 8–6 Stunden verkürzt werden kann. Innerhalb ihres eigenen Bezirkes wird es der Kleinbahn möglich sein, durch persönliches Einvernehmen mit den Verfrachtern einen Ausgleich bei plötzlich auftretenden gesteigerten Anforderungen herbeizuführen.

5. Einrichtungen.

Die Einrichtungen einer Kleinbahn mit eigenen Betriebsmitteln und eigenem Beamtenpersonal müssen selbstverständlich so sparsam als möglich, doch immerhin so bemessen sein, dass es thunlich ist, den Betrieb damit sicher zu führen. Darüber, ob dies möglich ist, hat nach § 22 des Gesetzes vom 28. Juli 1892 die Eisenbahnbehörde zu entscheiden, der die eisenbahntechnische Aufsicht über die Bahn zusteht — also nach der Bestimmung des Ministers der öffentlichen Arbeiten das betreffende Betriebsamt. Ueber den Umfang dieser Aufsicht giebt die Ausführungsbestimmung vom 22. August 1892 folgende Erläuterung: „Die eisenbahntechnische Beaufsichtigung der Kleinbahnen mit Maschinenbetrieb wird von der Eisenbahnbehörde selbständig ohne Mitwirkung des Regierungspräsidenten gehandhabt. Sie beschränkt sich auf die Ueberwachung des Betriebes im engeren Sinne, welcher die betriebssichere Unterhaltung der Bahnanlage und die sichere und ordnungsmässige Durchführung der Züge begreift.“ Diese beiden Punkte sind also besonders hervorgehoben, und zu ihrer Erfüllung gehört die ausreichende Gestaltung der Einrichtungen der Kleinbahn.

Hierher ist vor allem zu rechnen: ein eigener Lokomotivschuppen mit Wasserstation und kleiner Werkstatt. Man wird nicht aus Ersparniss die Lokomotiven im Freien stehen lassen, sondern sie Abends unter Dach bringen, unter Dach auswaschen und von einer Revisionsgrube aus in den unteren Theilen besehen. Es wird ein ordnungsmässiges Putzen derselben eingerichtet werden müssen und in einer kleinen Werkstatt ohne grössere Arbeitsmaschinen wird man die kleinen Reparaturen von dem Lokomotivpersonal selbst ausführen lassen. Die Bahn wird ferner wenigstens eine Zentesimalwage anlegen müssen, um ihre Wagen mit Ladung zu wiegen, und wird eine Kohlenniederlage einrichten, die auch einigen Vorrath für unruhige Zeiten fassen kann.

Abzusehen ist von dem Bau von Empfangsgebäuden, von Wohngebäuden für Beamte, von eigenen Güterschuppen, Uebernachtungsräumen, Ladekrähnen, Viehrampen auf Zwischenstationen, Viehhöfen und dergl.; dagegen werden Arbeiterbuden auf den grösseren Haltestellen zum Untertreten für Arbeiter nicht fehlen dürfen.

Empfangsgebäude sind nicht anzulegen vielmehr wird man die Bahn so legen, dass sie an Gastwirthschaften vorüberführt, deren Inhaber die Räume für die Reisenden hergeben. Diese übernehmen auch die Gepäckablage und in der Regel auch die Abfertigung der Güter, für welche in grösseren Ortschaften Spediteure als Güteragenten angenommen werden; auf den Haltestellen fallen damit auch die besonderen Stationsbeamten fort, und es könnte nur auf einem Kreuzungsbahnhofe vielleicht bei wachsendem Verkehr ein solcher Beamter nothwendig werden, für den dann auch ein Amtsraum herzurichten ist.

Statt der bahneignen Güterschuppen muss der als Güteragent handelnde Gastwirth oder Spediteur einen Schuppenraum für Stückgut hergeben, ebenso müssen die etwaigen Interessenten sich eigene Krähne errichten, wenn sie solche nöthig haben, oder Bockwinden aufstellen, wenn sie z. B. Holzstämme verladen wollen. Wenn Viehverkehr auf der Bahn stattfindet, so müssen Viehhöfe neben den Gastwirthschaften die Einstellung von Vieh ermöglichen, ebenso werden die beweglichen Rampen, welche für das Einladen von Vieh in Etagewagen nöthig sind, von den Verladern oder von den Gastwirthen vorgehalten. Dagegen kann die Bahn nicht umhin, wenn sie Viehverladungen hat, einen Desinfektionsplatz nach den Vorschriften des Reichsgesetzes zu pflastern und eine regelmässige Zuführung der Viehwagen zu diesem einzurichten; den nöthigen Dampf zur Desinfektion liefert, wie auf den Eisenbahnen, eine Lokomotive während ihrer Reservestunden.

Besonders wichtig sind die Anlagen

auf dem Anschlussbahnhofe an die Hauptbahn: hier empfiehlt es sich, für die Zwecke der Kleinbahn von der Mitbenutzung der Anlagen der Hauptbahn möglichst abzusehen und nur ein doppeltes Anschlussgleis (eins für zu entladende Wagen der Hauptbahn, eins für zu beladende) mit danebenliegenden Gleisen der Kleinbahn herzustellen, sowie einen Zugang zu der Kopframpe für die Wagen der Kleinbahn, falls letztere Fahrzeuge zu verladen hat, zu suchen. Namentlich Empfangsgebäude, Bahnsteige, Güterschuppen, Wasserstationen, Gleise wird man möglichst wenig mitbenutzen, selbst wenn die Reisenden zwischen dem Endbahnhofe der Kleinbahn und dem Anschlussbahnhofe der Hauptbahn einen Weg zurücklegen müssen. Die Verträge über Gemeinschaftsstationen zwischen verschiedenen Bahnen sind häufig die Quelle von Streitigkeiten geworden, sie unterliegen vielfachen Abänderungen, Nachprüfungen und neuen Berechnungen der Antheile, da namentlich die letzteren sich nicht nur nach dem Verkehr der Kleinbahn richten, sondern sich auch verändern, wenn die Eisenbahn ihren Bahnhof vergrössert, ohne dass die Kleinbahn dabei mitgewirkt hat. Es empfiehlt sich vielmehr, den Anschluss nach den Grundsätzen und Bedingungen für Anschlussgleise zu behandeln, wobei dann die Rechnung lediglich nach den für den Anschlussinhaber übergeführten und von dem Anschlussgleise zurückgeholten Wagen geschieht, in der Regel mit 50 Pf für das Stück. Dazu kommt die Pacht für das mit Anlagen der Kleinbahn, wie Gleisen, Zufuhrwegen u. s. w. belegte Gelände der Hauptbahn und der Antheil an den Kosten der Weichenbedienung für die Weiche der Anschlussgleise. Auf den beiden also hergestellten vollspurigen Anschlussgleisen findet das Ueberladen aus und in Wagen der Kleinbahn statt, welche auf den parallel daneben laufenden Gleisen aufgestellt werden; dieses Umladen besorgt die Kleinbahn. Die Ueberladekosten, vor welchen die Verfrachter immer grosse Furcht haben, betragen 1,00 M bis 1,50 M für 10 t und bedeuten viel weniger als die Unruhe und die Weitläufigkeiten bei Uebergang der Eisenbahnwagen der Hauptbahn auf die Kleinbahn (vorausgesetzt, dass die letztere Vollspur hat, was wir nicht empfehlen), namentlich bei Wagenmangel und bei vorkommender Abkürzung der Ladefristen. Da ausserdem für die auf der Kleinbahn laufenden Wagen der Hauptbahn voraussichtlich eine Zeitmiethe erhoben werden wird, so würde die Verwendung von Wagen der Hauptbahn auf der Kleinbahn für letztere erheblich theurer werden, als die Verwendung eigener Wagen, selbst mit Hinzurechnung der Ueberladekosten und der Gebühr von 50 Pf für das Hinsetzen jedes Wagens der Hauptbahn auf das Ueberladegleis.

Die über den Güterboden gehenden Stückgüter übernimmt der Güteragent der Kleinbahn auf dem Güterboden der Hauptbahn, welche letztere damit ihren Theil an der Beförderung erfüllt hat; auf dem Güterschuppen der Hauptbahn liefert auch derselbe Agent die von der Kleinbahn kommenden Stückgüter auf und besorgt die erforderlichen Umexpedirungen. Da Viehsendungen doch umgeladen werden müssen, so ist nahe dem Anschlussbahnhofe, jedoch auf eigenem Gelände, eine eigene Viehrampe zu erbauen, deren Desinfektion dann auch von eigenen Leuten besorgt wird; für die Benutzung der Kopframpe bei Verladung von Fahrzeugen empfiehlt es sich, den Vertrag dahin zu fassen, dass für jede einzelne Benutzung eine bestimmte Gebühr erhoben wird. Die Weichen der Kleinbahn werden möglichst so eingerichtet, dass sie immer in einer bestimmten Richtung stehen, also von den ankommenden Zügen ohne Bedienung befahren werden können und von den ausfahrenden Zügen aufgeschnitten werden; nur auf grösseren und Kreuzungsbahnhöfen werden Zungenweichen mit Umlegevorrichtung nöthig werden, die dann in der Regel verschlossen gehalten werden. Ebenso können bei Anschlussgleisen an Fabriken solche verschlossene Weichen sich ergeben, wenn die Bedienung von beiden Richtungen her nothwendig ist. Längs der Bahn ist ferner eine Fernsprechanlage, welche jedoch nur zu bahnamtlichen Meldungen verwendet werden darf, zu errichten, die nur bei stärkerem Betriebe durch eine Morseleitung ersetzt werden wird. In die Fernsprechleitung sind sämmtliche Güteragenturen einzubeziehen, sie hat ihre Hauptstation im Amtsraum des Bahnverwalters und dient hauptsächlich zur Vermittlung der Wagendisposition, die vom Bahnverwalter besorgt wird.

Die Wagen der Kleinbahn richten sich natürlich nach der Spurweite. Nach der Bekanntmachung des Ministers der öffentlichen Arbeiten vom 2. Oktober 1892 werden nur die Masse von 60 cm, 75 cm und 1,00 m neben der Vollspur zugelassen. Für die einzelnen Spurweiten sind zwar schon Personen- und Güterwagen gebaut, doch ist

ein bestimmter Normaltypus für dieselben noch nicht angenommen, jedenfalls sind die Personenwagen so einzurichten, dass der Eingang von der Kopfseite erfolgt, und dass die Personen an der Langseite sitzen, keinesfalls kann das Kupeesystem der Hauptbahnen in Anwendung kommen. Die oben angeführte Bekanntmachung vom 2. Oktober 1892 giebt noch einige weitere Vorschriften über die Bauart des rollenden Materials: einflanschige Räder, bei 60 cm Spurweite zentrale Buffer, ein durch 500 kg theilbares Ladegewicht der Wagen; nach diesen ist noch immer den Wagenbauanstalten ein weites Feld für sinnreiche Einrichtungen und für allmähliche Vervollkommnung gelassen. Um enge Krümmungen befahren zu können, sind 4achsige Wagen mit Drehgestellen in Aussicht zu nehmen, und auch die Güterwagen werden nach diesem System erbaut werden müssen. Sie erhalten wenn möglich ein Ladegewicht von 5000 kg und eine Tragfähigkeit von 5500 kg, die bedeckten eine Grundfläche von 6—10 qm, die offenen verschiedene Ausstattung mit niedrigen und hohen Borden, Rungen und Schemeln, je nach dem zu erwartenden Verkehr.

Als Bremsen ist an den Personen- und Packwagen die Gewichtsbremse angemessen, die möglichst von einem Punkte im Personenzuge, wo sich der Zugführer während der Fahrt aufhält, in Thätigkeit gesetzt und nöthigenfalls mit der Maschine verbunden werden kann. Zwar pflegt es bei diesen Bremsen beim Anziehen ohne einige Rucke und Stösse nicht abzugehen, doch lassen sich diese durch geschickte Behandlung mildern und abschwächen, so dass diese Bremsen ja auch auf vielen Nebenbahnen Verwendung finden. Bei den Güterwagen wird die gewöhnliche Spindelbremse, die von einem mitfahrenden Bremser bedient wird, in Anwendung kommen müssen, da die anderen Bremssysteme Zwischenleitungen zwischen dem Bremswagen und dem die Bremse bedienenden Beamten erfordern würden, die mitfahrenden Bremser aber auch zum Ein- und Aussetzen der Wagen, zum Oelen und Schmieren und zum Ent- und Beladen gebraucht werden.

Ein Packwagen ist nur nöthig, wo auf Marktverkehr und Mitnahme von Gepäck Rücksicht zu nehmen ist; in diesem kann die nach § 42 No. 2b des Gesetzes vom 28. Juli 1892 vorgesehene Postabtheilung eingerichtet werden.

Ueberhaupt ist die Auswahl des Wagenparks für die Kleinbahnen eine der wichtigsten Fragen, da die Nachbeschaffung von Wagen, falls sich die ersten nicht bewähren, grosse Schwierigkeiten machen wird. Die Einstellung von Privatwagen der Anschlussbesitzer, welche von der Bahn gegen eine Beförderungsgebühr gefahren werden, ist daher möglichst zu begünstigen.

Für die Lokomotiven sind auf den verschiedenen Arbeits- und Grubenbahnen schon jetzt mannigfache Muster im Gebrauch, so dass deren Auswahl nicht so schwer wird. Bei ihrer Beschaffung muss darauf gerechnet werden, dass die Ausbesserungen wohl kaum in einer eigenen Werkstatt der Kleinbahn werden ausgeführt werden können, es muss vielmehr eine ausbesserungsbedürftige Maschine nach einer in der Nähe belegenen Maschinenbauanstalt gebracht werden, wo sie dann längere Zeit dem Betriebe entzogen ist. Der sonst auf 25 % anzunehmende Reparaturstand wird daher hier auf 50 % zu berechnen sein, also sind $1\frac{1}{2}$ mal so viel Lokomotiven zu beschaffen, als der Betrieb erfordert.

In die Maschinenbauanstalt ist auch die alle 3 Jahr vorzunehmende Wasserdruckprobe und die alle 8 Jahr vorgeschriebene innere Revision zu verlegen, wie solches die Bahnordnung für Nebenbahnen verlangt, die nach § 20 der Ausführungsanweisung für die Lokomotiven der Kleinbahnen Gültigkeit hat.

An Werkstattsarbeiten kann eine Kleinbahn nur die einfachsten und kleine Arbeiten selbst ausführen, alle grösseren Arbeiten muss sie der Maschinenbauanstalt übergeben, für deren Auswahl daher die Frage der Zuführung der zu bearbeitenden Betriebsmittel sehr wichtig ist. Bei der Wahl der Abmessungen ist auch darauf zu achten, dass Wagen und Maschinen auf die Wagen der Hauptbahn verladen und durch deren Brücken und Tunnel hindurchgeführt werden können, im Nothfall wenigstens nach Abnahme der Achsen. Es wird daher über die vorkommenden Arbeiten ein Vertrag mit einer Maschinenbauanstalt abgeschlossen werden, dessen mehr oder minder günstige Bedingungen auf die Ausgaben der Kleinbahn von erheblichem Einfluss sein können.

Die Kohlenniederlage wird, um Frachtkosten zu sparen, in der Nähe des Anschlussbahnhofes errichtet werden, wenn nicht die Bezugsquelle an der Kleinbahn selbst liegt, ebenso möglichst eine Wasserstation neben dem Kohlenhofe, wenn das Wasser irgend verwendbar ist, sonst wird natürlich da, wo

es am besten und billigsten ist, die regelmässige Wasserfüllung eingerichtet. Diese muss an mehreren Stellen der Linie möglich sein, da die Lokomotiven, um Drehscheiben entbehrlich zu machen, selbstverständlich ohne Tender gebaut werden, also nur geringen Wasserfassungsraum haben; ihre Leistungsfähigkeit richtet sich nach dem erwarteten Verkehr, doch ist es besser, sie grösser zu nehmen als zunächst nothwendig erscheint, da erfahrungsmässig die Lokomotiven sich vielfach bald als zu schwach erweisen.

6. Beamtenbesetzung.

Unter dem Bahnverwalter muss eine Anzahl von festangestellten Beamten der Kleinbahn stehen, welche den Dienst auf ihr wahrzunehmen haben. Das Gesetz vom 28. Juli 1892 sagt im § 4, wie schon oben angegeben ist, dass die Genehmigung zum Bau und Betriebe einer Kleinbahn auf Grund vorgängiger polizeilicher Prüfung zu ertheilen sei, welche sich auch auf die Befähigung und Zuverlässigkeit der im äusseren Betriebsdienste anzustellenden Bediensteten erstreckt. Die Ausführungsverordnung spricht sich ferner dahin aus: „Die Bezeichnung „im äusseren Betriebsdienste“ ist enger als das, was in der Eisenbahnverwaltung unter „äusserem Dienst“ verstanden wird. Während die letztgedachte Bezeichnung das gesammte mit dem Publikum in Berührung kommende Personal zum Unterschiede von dem Bureaupersonal umfasst, wird bei den Kleinbahnen als im äusseren Betriebsdienste stehend nur das Personal zu verstehen sein, das mit der Beförderung oder Bahnunterhaltung unmittelbar zu thun hat (Lokomotivführer, Heizer, Zugführer, Schaffner, Kutscher, Bahnmeister, das mit der Abfertigung der Züge betraute Personal u. s. w.). Der Ausdruck „technische“ Zuverlässigkeit ist gleichbedeutend mit „Zuverlässigkeit in Bezug auf die Berufspflicht“. Die Prüfung der einzelnen Personen soll nun dem Bahnverwalter auferlegt werden, der der Behörde gegenüber für die Einstellung nur befähigter und für die Entfernung nicht befähigter oder nicht zuverlässiger Bediensteter verantwortlich ist. Als Massstab und Anleitung für die Prüfung ergiebt sich von selbst die Anwendung der angemessen erleichterten Bestimmungen über die Befähigung von Eisenbahnbetriebsbeamten vom 5. Juli 1892, worin für die einzelnen Beamtenklassen das Mass der zu verlangenden Kenntnisse vorgeschrieben, die Vorbereitungszeit festgesetzt, und das Verfahren, in welcher Weise die vorgeschriebene Befähigung festgestellt werden soll, angegeben ist. In den über jeden Einzelnen zu führenden Personalakten muss, wie dies bei den bestehenden Bahnen auch geschieht, die „Zuverlässigkeit in Bezug auf die Berufspflicht“, also nicht nur das technische Wissen, sondern auch die bisherige Unbescholtenheit in moralischer Hinsicht nachgewiesen sein, und, dass dies in der der Aufsichtsbehörde genügenden Weise geschieht, ist Sache des Bahnverwalters. Ueber die Bekanntschaft mit den vorgeschriebenen Dienstanweisungen kann er sich durch praktische Beobachtung der anzustellenden Beamten unterrichten, daneben aber muss ein Leumundszeugniss der Polizeibehörden der letzten Aufenthaltsorte in den Personalakten enthalten sein; bei den Lokomotivführern endlich ist eine förmliche Prüfung vor einem betriebstechnischen und einem maschinentechnischen und eine Probefahrt unter Leitung eines höheren maschinentechnischen Beamten vorgeschrieben. Ist also der Bahnverwalter nicht selbst ein maschinentechnischer Beamter und von der beaufsichtigenden Eisenbahnbehörde als zur Abnahme der Prüfung befähigt anerkannt, so nimmt der Maschinendezernent des Betriebsamtes mit ihm zusammen die Prüfung, die Probefahrt, jedoch allein vor. Besonders aufgeführt sind in den Ausführungsbestimmungen des Gesetzes die Lokomotivführer, Heizer, Zugführer, Schaffner, Bahnmeister als solche, deren technische Zuverlässigkeit nachgewiesen werden muss; zu diesen treten noch Weichensteller, Bahnwärter und die Stationsbeamten des äusseren Dienstes, falls solche Beamtenklassen bei der Kleinbahn eingestellt werden müssen. Werden zu diesen Dienstleistungen Personen aus dem ständigen Arbeiterpersonal herangezogen, so geschieht dies auch unter der Voraussetzung, dass eine genügende Ausbildung nachgewiesen werden kann.

Als angestellte Betriebsbeamte sind ausser dem Bahnverwalter anzunehmen: zwei Lokomotivführer, zwei Zugführer und ein Bahnmeister. Von den beiden erstgenannten Beamtenklassen sind je 2 Personen nöthig, um bei Erkrankungen und Urlaub einen Ablöser zu haben, im übrigen wird die Kleinbahn bestrebt sein, die vorkommenden Arbeiten möglichst durch Arbeiter verrichten zu lassen. Der Lokomotivführer versieht, wie oben bereits erwähnt, auch die Dienste eines Wagenmeisters, der Zugführer

die eines Packmeisters, der Heizer die eines Schmierers; im Bedarfsfalle muss der Bahnmeister den Zugführerdienst übernehmen, und es liegt ihm sonst noch ausser der Bahnunterhaltung und der Beaufsichtigung des Bahnwärter- und Weichenstellerdienstes die Verwaltung der Inventarien und Materialien, und zwar sowohl der Bau- als der Betriebsmaterialien, ob.

Die Bahnarbeiter werden zu allen vorkommenden Dienstleistungen herangezogen, sie müssen je nach der Jahreszeit und nach den Forderungen des Verkehrs als Arbeiter der Bahnunterhaltung, als Wagenschieber, zum Güterentladen, zum Wagenputzen und als Hilfsweichensteller und Bremser sich verwenden lassen. Die zum Fahrdienste herangezogenen, die naturgemäss die gewandteren und besseren sein müssen, erhalten Fahr- oder Stundengelder, die im Weichenstellerdienst verwendeten einen höheren Tagelohn oder Stellenzulage für die Zeit, in der sie solchen Dienst thun, ebenso müssen diejenigen, die Viehwagen desinfiziren, eine besondere Vergütigung hierfür zugelegt bekommen. Es ist Sache des Bahnverwalters, darüber zu wachen, dass die Ausbildung der Arbeiter in den verschiedenen Zweigen des Eisenbahndienstes allmählich und unter Aufwand von möglichst geringen Kosten durchgeführt, auch das Ergebniss der Ausbildung für vorkommende Nachfragen schriftlich festgestellt wird.

Die Tagelöhne dürfen nicht über die in den benachbarten Fabriken hinausgehen; um aber den Eisenbahndienst begehrenswerth zu machen, werden jene oben erwähnten Zulagen für einzelne Dienstleistungen gegeben; dadurch, dass diese widerruflich sind, werden die Einzelnen angespornt, sich in der besser bezahlten Beschäftigungsart durch gute Leistungen zu erhalten.

Die Gehaltssätze der Zugbeamten müssen höher sein, als die staatlichen, um brauchbare Beamte zu veranlassen, den Dienst der Kleinbahnen aufzusuchen; auch müssen sie mit der Zeit nach dem Grundsatz der Alterszulagen steigen; es wird also erhalten: ein Lokomotivführer 1300—2200 M, ein Zugführer 1200—1650 M, ein Bahnmeister 1800—2400 M, alle ausserdem einen Wohnungsgeldzuschuss in Höhe des den Staatsbeamten zustehenden. Die Fahrbeamten haben ausserdem Anspruch auf Fahr- oder Stundengelder, der Lokomotivführer auf Kohlenprämie, der Schmierer oder Heizer auf Oelprämie, um die sparsame Verwendung dieser Materialien zu gewährleisten.

In der Regierungspolizeiverordnung für die Kleinbahnen werden die Rechte und Pflichten der Fahrbeamten ebenso wie in der Bahnordnung für die Nebenbahnen näher festgesetzt werden; dieselben erhalten jedoch nicht die Rechte von Bahnpolizeibeamten, und der Bahnverwalter ist auch nicht zum Erlass von Strafverfügungen berechtigt.

Für die Beamten ist eine Pensionskasse unter Zuschuss seitens der Zentralverwaltung einzurichten; gehört die Bahn jedoch einer grösseren Körperschaft, die eine Pensionskasse für ihre übrigen Beamten schon besitzt, so treten die Bahnbeamten dieser bereits vorhandenen Kasse bei, deren Satzungen ja meistens denen des Staatsdienerpensionsgesetzes entsprechen oder etwas günstigere Sätze enthalten.

Den Forderungen der Alters- und Invalidenversicherung wird am einfachsten durch Einkleben der Versicherungsmarken in die Versicherungskarten der Arbeiter entsprochen; für dieselben ist ausserdem die Einrichtung einer Pensionszuschusskasse nach dem Vorbilde der Pensionszuschusskasse B der Staatseisenbahnverwaltung zu empfehlen; indem hier die Bahnverwaltung die Zuschüsse gleich der Höhe der Beiträge der Mitglieder leistet, erhält sie sich einen Stamm tüchtiger Arbeiter, deren Lebensabend sie vor Mangel und Entbehrung sichert. Für die Krankenkasse wird die Verwaltung Anschluss an eine der bestehenden Orts- oder Betriebskrankenkassen ihres Bezirks suchen, da eine eigene Kasse zu kostspielig werden möchte.

Die Gehaltsbezüge des Bahnverwalters regeln sich danach, ob er allein für die eine Bahn thätig ist, wie als Regel vorausgesetzt werden wird; in diesem Falle müssen sie das Einkommen eines Eisenbahnbauinspektors um etwas übersteigen, also sich auf ein Gehalt von etwa 4000 bis 5400 M und den staatlichen Wohnungsgeldzuschuss belaufen, wozu ein Pauschbetrag für Reisen etwa in Höhe von 1000 M jährlich hinzutritt. Hat dieser Beamte mehrere Kleinbahnen zu verwalten, oder nebenbei in dem Verwaltungskörper der Eigenthümerin der Bahn noch andere Dienste zu versehen, so ist sein Einkommen besonders festzusetzen; ebenso unterliegt die Entschädigung für das administrative Mitglied besonderer Vereinbarung.

Im Bureau des Bahnverwalters arbeitet ein als Beamter der Kleinbahn angestellter Buchhalter, dessen Aufgabe vor allem die

Führung des Buch- und Rechnungswesens und der Kasse ist. Ihm wird ein Gehalt von 2400 M bis zu 3600 M zu bewilligen sein, ebenfalls mit Wohnungsgeldzuschuss und einer Tantième für die Kassenverwaltung, für deren Besorgung er ausserdem eine Kaution zu stellen hat. Er wird einen Schreiber zur Hilfe erhalten, der im Arbeiterverhältniss steht und Tagegelder empfängt, auch eine Quittungskarte der Altersversicherung haben muss, und in die Arbeiterpensionskasse der Kleinbahn eintritt. Diesem liegt die Führung des Geschäftsbuches, der Register, kurz die Hilfe im Bureau, alles unter der Leitung und Verantwortlichkeit des Buchhalters, ob; es wird sich empfehlen, erst bei grösserem Umfange des Bureauwesens hieraus eine Beamtenstellung zu schaffen. Zunächst wird man versuchen müssen, mit mehreren Hilfsschreibern auszukommen. Die vorausgesetzte Kleinbahn von 30 km wird also einstweilen mit 7 Beamten auskommen, deren Gehälter im Anfang zusammen 13200 M betragen, welche auf 19100 M steigen, wenn alle die Höchstgehälter erhalten würden. Rechnet man hierzu 20 Arbeiter mit 2 M täglich Lohn auf 360 Tage, so ergiebt sich eine jährliche Ausgabe von 14400 M; beide Summen zusammen betragen 27600 bis 33500 M, so dass die persönlichen Ausgaben der vorausgesetzten Kleinbahn im Jahre auf 30000—35000 M veranschlagt werden können. Es ist nicht zu empfehlen, dass an Gehältern und Löhnen besonders gespart wird, da es leichter ist, mit wenigen und gutbesoldeten Beamten an sächlichen Aufwendungen Ersparnisse durchzuführen, als mit vielen und nicht ausreichend besoldeten.

7. Personenverkehr.

Durch das Gesetz vom 28. Juli 1892 ist über den Verkehr auf Kleinbahnen bestimmt:

„§ 14. Im Interesse des öffentlichen Verkehrs ist bei der Genehmigung durch die zuständige Behörde über den Fahrplan und die Beförderungspreise das Erforderliche festzustellen; zugleich sind die Zeiträume zu bezeichnen, nach deren Ablauf diese Feststellungen geprüft und wiederholt werden müssen. Von der Feststellung über den Fahrplan kann für einen bei der Genehmigung festzusetzenden Zeitraum abgesehen werden. Dieser Zeitraum kann verlängert werden.“ In den Ausführungsbestimmungen ist dieser Zeitraum für die wiederholte Prüfung in der Regel auf 3 Jahre festgesetzt. „Die Mittheilung aller Tarife, Fahrpläne und aller etwa zu erlassenden Betriebsreglements an die Aufsichtsbehörde soll vorbehalten werden.“

In § 21 des Gesetzes ist ferner bestimmt, dass Fahrplan und Beförderungspreise, sowie alle Aenderungen derselben vor ihrer Einführung öffentlich bekannt zu machen sind, ebenso, dass Bevorzugungen Einzelner unzulässig sind. Nach den Ausführungsbestimmungen müssen ferner Fahrpläne und Beförderungspreise in einem bestimmten Blatt öffentlich bekannt gemacht und ausserdem in den Personenbahnhöfen und Wartehallen ausgehängt werden.

Eine Kleinbahn wird sich auf Personenverkehr nur einrichten können, wenn die Spurweite so gross ist, dass es möglich ist, Wagen zu bauen, die wenigstens 20 Reisende aufnehmen können. Bei geringerer Spurweite würde das mitzuführende todte Gewicht im Verhältniss zu der Nutzlast zu gross werden und diesen Verkehr unwirthschaftlich machen; höchstens für die Mitnahme von Viehbegleitern und Fahrbeamten ist auch hier ein Wagen einzusetzen, der dann besonders gebaut sein muss.

Ob aber die Wagen mit 20 Personen oder mehr besetzt werden mögen, in jedem Falle wird ihre Bauart eine den Pferdebahnwagen ähnliche, mit Mittelgang und Vorder- und Hinterthüren von einer Plattform aus sein müssen. Der Zugführer verkauft die Fahrkarten, die er der Reihenfolge nach von einem Block abreisst, oder, nach dem Beispiel der Feldabahn, indem er auf einer Karte, auf der die Haltestellen in zwei Reihen nebeneinander aufgedruckt sind, die Einsteige- und die Aussteigestation eines Reisenden mit der Zange durchlocht. Auf dieser Karte sind ausserdem die Entfernungen und die Preise für die Fahrt von der Anfangsstation der Linie aufgedruckt; zieht man den Fahrpreis bis zur Einsteigestation von dem Fahrpreise bis zur Aussteigestation ab, so ergiebt sich der für eine Fahrt inmitten der Strecke zu zahlende Fahrpreis. Dieses Fahrkartensystem erfordert nur wenig Formulare, da für alle Haltestellen nur eine Karte mit Aufdruck der Entfernungen und der Preise von dem Anfangspunkt aus genügt; es ist aber die Kontrole, ob der Zugführer die Karten richtig gelocht und das Fahrgeld richtig erhoben und richtig abgeliefert hat, schwer durchzuführen. Weiter verbreitet ist daher das Fahrkartensystem mit

Abreissblocks, wobei der Zugführer für so viel abgerissene Fahrzettel, als ihm im Block fehlen, den Geldbetrag abliefern muss. Hier sind zwar mehr gedruckte Formulare, nämlich Fahrkarten von jeder Haltestelle nach jeder der übrigen, erforderlich, doch ist die Kontrole darüber, ob jeder Reisende eine richtige Fahrkarte erhielt, und die Berechnung der abzuliefernden Beträge einfacher. Um den Fussgänger, welcher sonst neben dem Zuge hergehen würde, zur Benutzung der Bahn zu veranlassen, müssen die Sitze bequem, die Bestimmungen über Mitnahme von Gepäck günstig, die Abfertigung rasch, und vor allem der Betrieb pünktlich sein. Als Sitze empfehlen sich geschwungene Sitze von schmalen Latten, da Rohrsitze zu viel Reparaturkosten verursachen, und Brettersitze beim besseren Publikum nicht beliebt sind; eine Polsterklasse einzurichten empfiehlt sich nur für den Fall, dass auf ihre Benutzung mit Sicherheit gerechnet werden kann. Besonders zu begünstigen ist der Marktverkehr, da er, wenn die Marktbesucher sich gewöhnen, die Bahn wenigstens zu einer Fahrt, hin oder zurück, zu benutzen, eine regelmässige, feste und nicht unwesentliche Einnahme bringt; zu diesem Verkehr gehört, dass die Möglichkeit gewährt wird, die Kiepen und Körbe in einem Wagenraum unterzubringen. Dabei wird sich die Abfertigung so einrichten lassen, dass Blechmarken mit Nummern an die einzelnen Gegenstände befestigt werden, während dem Reisenden eine Abreisskarte mit gleicher Nummer übergeben wird; gegen Rückgabe der Nummer wird das Gepäckstück am Packwagen ausgeliefert; die Zahl der abgerissenen Nummern dient zugleich als Kontrole für den Zugführer. Eine Revision im Packwagen während der Fahrt kann leicht feststellen, ob an allen Gepäckstücken Nummern sind, und ob die angehängten Blechmarkennummern in dem Abreissblock fehlen.

Im Winter lässt sich die Heizung der Personenwagen nicht umgehen; diese als Dampfheizung von der Maschine einzurichten, ist zwar für den Betrieb bequem, doch lässt sie sich nicht ermöglichen, wenn, wie hier vorausgesetzt wird, die Personenwagen am Ende des Zuges, und vor ihnen Güterwagen laufen sollen. Es muss also auf Presskohlenheizung oder auf solche mit essigsaurem Natron zurückgegriffen werden, und die Heizkörper müssen in die Wagen gelegt und zur Füllung herausgenommen oder die Presskohlenöfen auf geeigneten Haltestellen von einem Bahnarbeiter von aussen mit Material gefüllt werden. Ofenheizung ist wegen der geringen Abmessungen der Wagenräume nicht zu empfehlen.

Eine Ausgabe von Fahrkarten nach Stationen, die nicht an der Kleinbahn selbst gelegen sind, verbietet sich von selbst, ebenso wie die Abfertigung von Gepäck über den Anschlussbahnhof hinaus. Wenn hier das Bedürfniss vorliegt, wird aber für die Ueberführung des Gepäcks von dem Endbahnhof der Kleinbahn nach dem Anschlussbahnhof der Hauptbahn und umgekehrt von der Verwaltung der Kleinbahn gesorgt werden müssen, um die Ausbeutung der Reisenden durch Gepäckträger, die von der Bahn unabhängig sind, zu verhindern.

Für anderes, als Marktgepäck ist eine regelrechte Abfertigung durch den Güteragenten einzurichten, wobei der übliche Gepäckschein Verwendung findet, und der Güteragent ein Gepäckeinnahmebuch führt.

In diesem sind auch die Erträge zu verzeichnen, die aus dem auf Beförderungsschein abgefertigten Vieh-, Leichen- u. s. w. Verkehr entstehen, für den die Kleinbahn eine andere Verrechnungsart, auf Frachtbrief, nicht einrichten wird.

Die übrigen Bestimmungen der Abfertigungsvorschriften der Staatsbahnen über Mitnahme von unabgefertigtem Gepäck wird man, um die Beamten der Kleinbahn nicht mit zuviel Vorschriften und Kontrolen zu belasten, nicht eher übernehmen, als bis der Verkehr lebhaft geworden ist, und überhaupt schon grössere Einrichtungen nöthig werden.

8. Güterverkehr.

Der Güterverkehr soll für die Kleinbahn die Haupteinnahmequelle bilden, auf seine einfache und sichere Ausführung ist daher der grösste Werth zu legen. Das Gesetz vom 28. Juli 1892 sagt über diesen Punkt im § 21: „Die . . Beförderungspreise, sowie die Aenderungen derselben sind vor ihrer Einführung öffentlich bekannt zu machen. Die angesetzten Beförderungspreise haben gleichmässig für alle . . Güter Anwendung zu finden. Ermässigungen der Beförderungspreise, welche nicht unter Erfüllung der gleichen Bedingungen jedermann zu gute kommen, sind unzulässig.“ Und im § 10: „Bei der Genehmigung von Bahnen, auf welchen die Beförderung von Gütern stattfinden soll, kann vorbehalten werden, den Unternehmer jederzeit zur Gestattung der Einführung von Anschlussgleisen für

den Privatverkehr anzuhalten. Art und Ort der Einführung unterliegt der Genehmigung der eisenbahntechnischen Aufsichtsbehörde. Die Behörde (§ 3, welche die Genehmigung im allgemeinen ertheilt, also der Regierungspräsident) hat mangels gütlicher Vereinbarung der Interessenten auch die Verhältnisse des Bahnunternehmers und des den Anschluss Beantragenden zu einander zu regeln, insbesondere die dem ersteren für die Benutzung oder Veränderung seiner Anlagen zu leistende Vergütung vorbehaltlich des Rechtsweges festzusetzen.“ Nach den Ausführungsbestimmungen soll der Vorbehalt, dass der Anschluss von Privatgleisen gestattet werden muss, die Regel bilden, um den Absendern und Empfängern erheblicher Gütermengen die Anbringung und Abholung ihrer Frachtgüter zu erleichtern.

Nach Massgabe dieser Bestimmungen hat also eine Kleinbahn zu erwarten, dass jeder einigermassen bedeutende Versender oder Empfänger von Gütern ein Privatanschlussgleis anlegen wird, auf das er dann die für ihn bestimmten Wagen hinstellen, und von wo er solche abholen muss; es wird auch bald üblich werden, dass ein solcher Anschlussinhaber sich eigene Bahnwagen beschafft, um von der Wagengestellung und von den Vorschriften über Entlade- oder Beladefrist, die die Kleinbahn ebenso wie die Hauptbahn erlassen muss, unabhängig zu sein. Die Beförderung dieser Wagen kann die Kleinbahn nicht ablehnen. Es lässt sich also voraussehen, dass die Einstellung von Privatgüterwagen auf der Kleinbahn wegen der geringeren Kosten der Beschaffung und der Unterhaltung der Wagen in einem grösseren Prozentsatze erfolgt, als auf den Hauptbahnen, und bei der Gesammteinrichtung wird auch hierauf insofern gerechnet werden können, als die Baubehörde, um die Beschaffung eigener Wagen möglichst einzuschränken, bereits bei Anlage der Kleinbahn mit den Anliegern hierüber in Unterhandlung treten wird. Bezüglich der Ueberleitung des Verkehrs der Kleinbahn von und nach der Hauptbahn wäre der Erlass allgemeiner Vorschriften seitens des Ministers der öffentlichen Arbeiten erwünscht.

Der Güterverkehr soll auf der Kleinbahn durch Güteragenten geführt werden, die eine mehr umfassende Thätigkeit als die Güteragenten der Nebenbahnen erhalten. Während diese Agenten nur Stückgüter von Nebenbahnstationen in die Ortschaften der Umgegend abrollen, wozu ihnen die Güterabfertigung der Eisenbahnstation eine Rollkarte ausstellt, deren Geldbetrag sie abliefern müssen, soll der Güteragent der Kleinbahn das ganze Abfertigungs- und Verladegeschäft übernehmen. Es wird also für die grösseren Haltestellen und für den Anschlussbahnhof ein Spediteur für dieses Geschäft anzunehmen sein, während auf den kleineren Haltestellen ein Gastwirth und auf den Privatanschlussgleisen ein in der Nähe wohnender Privatmann oder ein Beamter der angeschlossenen Fabrik die Abfertigung besorgen wird.

Der Güteragent auf dem Anschlussbahnhofe übernimmt die nach der Kleinbahn bestimmten Güter, die deshalb von der Güterabfertigung der Hauptbahn ihm angezeigt werden, indem er den Frachtbrief einlöst. Er besorgt das Umladen der Massengüter in die Kleinbahnwagen, stellt einen neuen Frachtbrief für die Kleinbahn aus, auf dem er die von ihm verauslagte Fracht als Nachnahme einsetzt, und sendet das Gut an den Güteragenten der Empfangsstation. Dieser benachrichtigt den Empfänger, der gegen Bezahlung der Summe des Kleinbahnfrachtbriefes das Gut ausgeliefert bekommt.

Hierbei ergiebt sich nur dann eine Schwierigkeit, wenn das Gut mit Nachnahme belastet auf der Anschlusstation ankommt. Da der Frachtbrief über solches Gut von der Güterabfertigung der Anschlussstation erst nach Regelung der Nachnahme — ob dieselbe vom Empfänger gezahlt, oder das Gut nicht angenommen wird — zur Auslieferung gelangt, so ist es Sache des Güteragenten, sich zu vergewissern, ob er die Nachnahme zahlen kann in der Voraussetzung, dass sie der Empfänger ihm wieder erstattet, oder ob er diesen zuvor darüber befragen muss. Deckt der Werth des Gutes die aufgelaufenen Fracht- und Umladekosten, einschliesslich der auf ihm ruhenden Belastung durch Nachnahme, so kann er es unbedenklich übernehmen und es, mit der um seine Auslagen erhöhten Nachnahme belastet, nunmehr auf die Kleinbahn expediren; deckt der Werth des Gutes jedoch diese Summe nicht, so muss er den Empfänger zunächst benachrichtigen und dessen weitere Bestimmungen abwarten; in dem Benachrichtigungsschreiben hat er den Empfänger über die durch Lager- und Standgeld auf der Anschlussstation entstehenden Mehrkosten bei Verzögerung der Entscheidung zu unterrichten.

Die von einer Kleinbahn auf die Hauptbahn übergehenden Güter werden von dem

Güteragenten der Kleinbahnversandstation auf Kleinbahnfrachtbrief an den Güteragenten der Anschlussstation geschickt; einen Frachtbrief für die Hauptbahn stellt der letztgenannte Güteragent unter seinem Namen als Absender auf der Güterabfertigung der Hauptbahn aus. In diesen trägt er die weiteren Gebühren für Umladen in Hauptbahnwagen und für sonstige Nebenkosten, als Krahngebühr, Wiegegeld, Desinfektionskosten u. s. w., sowie die etwa als Ueberweisung bei nicht frankirten Gütern entstandenen Frachtkosten auf der Kleinbahnstrecke als Nachnahme ein, die er ausgezahlt bekommt, sobald der Empfänger auf der Empfangsstation der Hauptbahn das Gut übernommen hat.

Die Güteragenten der Kleinbahn ersetzen also die Güterabfertigungsbeamten, die bei dem geringen Verkehr nicht genügend beschäftigt sein würden; der Güteragent auf dem Anschlussbahnhofe hat noch eine besondere Vertrauensstellung, indem von seiner Thätigkeit und Umsicht es abhängt, ob Wagenstandgeld aufläuft, oder ob er die Wagenbestellung bei der Hauptbahn geschickt vertheilt und für ankommende unbeladene Wagen Fracht zur Wiederverladung bereit hat. Sollte der Umfang der Geschäfte hier so gross werden, dass sich die Anstellung eines Güterabfertigungsbeamten mit Bureau und Schreibhilfe für die Kleinbahn als vortheilhaft erweist, so wird sie nicht zögern, diesen Beamten einzustellen, doch muss ein Umschlag, der den Abfertigungsbeamten den ganzen Tag beschäftigt, vorhanden sein.

Zum Betriebe seines Geschäftes braucht der Güteragent auf der Anschlussstation an die Hauptbahn ein nicht unbedeutendes Kapital, da er die mit Fracht in Ueberweisung ankommenden Güter für die Kleinbahn erst nach Bezahlung der Fracht ausgeliefert erhält und für die von der Kleinbahn kommenden Güter, sobald sie frankirt auf der Hauptbahn weiter gehen sollen, die Fracht an die Güterabfertigung des Anschlussbahnhofes einzahlen muss. Die verauslagten Gelder erhält er erst nach Abschluss der Monatsarbeiten zurück, so dass er die in dem Zeitraum von 4—6 Wochen entstehenden Zahlungen als Betriebskapital vorräthig haben muss. Es vereinfacht seine Abrechnung mit der Hauptbahn, wenn er bei dieser sich ein Stundungskonto anlegen lässt, mindestens in Höhe der innerhalb eines Monats zu leistenden Zahlungen; in gleicher Weise wird auch die Kleinbahnverwaltung selbst ein Stundungskonto bei der Hauptbahn beantragen, wenn sie auf der Anschlussstation eine eigene Güterabfertigung einrichtet.

Die Güteragenten der übrigen Haltestellen der Kleinbahn bedürfen keines grösseren Betriebskapitals, da sie nur die Güterabfertigungsbeamten ersetzen; alle Güteragenten sollten jedoch neben ihren Geschäften für die Bahn das Rollfuhrgeschäft auf ihre eigene Rechnung — nach den ihnen von der Bahn vorgeschriebenen Gebühren — betreiben, auch das Auf- und Abladen der Güter für die Verlader auf deren Verlangen besorgen und die nöthigen Räume für die Güterabfertigung vorhalten.

Da die Verkehrsordnung für die Eisenbahnen Deutschlands vom 15. November 1892 für die Kleinbahnen keine Gültigkeit hat, so ist die Kleinbahnverwaltung genöthigt, für ihre Güterbeförderung eine Zusammenstellung der in ihrem Verkehrsgebiet anzuwendenden Beförderungsbedingungen zu fertigen. Diese müssen sich den Vorschriften des Handelsgesetzbuches über das Frachtgeschäft und den bei Titel V in den §§ 422—431 enthaltenen Bestimmungen über das Frachtgeschäft der Eisenbahnen anschliessen. Die Ausführungsverordnung zu dem Gesetz vom 28. Juli 1892 setzt dies voraus, indem bei § 14 gesagt ist: „dass bei jeder Genehmigung einer Kleinbahn die Mittheilung aller Tarife, Fahrpläne und aller etwa zu erlassenden Betriebsreglements an die Aufsichtsbehörde vorzubehalten sei". Zu § 21 ist zwar nur ausgesprochen, dass die Veröffentlichung der Güterbeförderungspreise in den für die Güterbeförderung bestimmten Gebäuden oder Räumen stattzufinden hat, doch wird die Verwaltung dazu kommen, auch die Güterbeförderungsbedingungen in derselben Weise auszuhängen, auf die dann in dem Vordruck des Kleinbahnfrachtbriefes hingewiesen wird. Dies ergiebt schon, dass diese Bedingungen kurz gehalten sein müssen. Sie werden sich voraussichtlich auf dieselben Gegenstände beziehen, wie die Verkehrsordnung, deren Vorschriften sich aber wesentlich vereinfachen lassen.

Die Kleinbahn kann auch ein besonderes Frachtbriefformular einführen, das aber wesentlich einfacher sein kann, als das der Verkehrsordnung und etwa nach dem Muster der Packetadresse aufzustellen wäre. Da der Kleinbahnfrachtbrief das Gut bis an das Ende der Beförderungsstrecke auf der Kleinbahn begleitet, so muss der Agent der Versandstation ebenso, wie es bei

Hauptbahnen geschieht, eine Frachtkarte aus dem Frachtbriefe im Durchpauseverfahren herstellen, deren Pause er behält, und deren Original mit dem Frachtbriefe das Gut begleitet; das Formular wird wie bei den Frachtkarten der Hauptbahnen so gewählt werden, dass der Frachtbrief der Kleinbahn und der Frachtbrief der Hauptbahn zusammen darin eingeschlagen werden können; letzteres kommt bei Gut vor, das von der Hauptbahn herstammt, und bei solchem, das nach der Hauptbahn geht, wenn der Versender einen Frachtbrief für die Hauptbahn mitschickt, den der Güteragent der Anschlussstation dann noch als Absender unterschreiben muss.

Für die Entladung und Aufbewahrung der Stückgüter müssen Agenten in grösseren Stationen Güterbodenräume anlegen, deren Ladegleis sie mit dem Bahngleis durch Weichen verbinden; hier geschieht die Bezettlung der Stückgüter und deren Verwiegung. Für die Richtigkeit des Gewichtes ist der Agent der Kleinbahnverwaltung verantwortlich, ebenso für die richtige Abfertigung und die richtige Erhebung der Fracht- und sonstigen Kosten.

Besitzer von Anschlussgleisen kartiren entweder ihre Sendungen auf den Güteragenten der Anschlussstation der Hauptbahn und erhalten von ihm ihre Empfangsgüter mit direktem Frachtbrief an sie, wobei die Wagen für ihr Anschlussgleis aus dem Zuge ausgesetzt, und zur Empfangnahme der Papiere ein Bevollmächtigter ihrer Firma gegenwärtig sein muss; oder sie bedienen sich der Vermittlung des nächsten Güteragenten der Kleinbahn. Im ersteren Falle stellen sie selbst eine Güteragentur der Kleinbahn dar, führen die zur Abrechnung vorzuschreibenden Bücher selbst und rechnen mit der Bahnkasse ab; im letzteren Falle besorgt dies der Güteragent, der, weil er einen Antheil an den Einnahmen erhält, sich Mühe geben wird, die Abfertigung schnell zu bewirken.

Ueber die Privatwagen eines Anschlussbesitzers muss ein besonderer Vertrag mit der Kleinbahn geschlossen werden; die Grundsätze über die Behandlung der Privatgüterwagen, die auf den Staatsbahnen sich bewährt haben, werden auch für diese Verträge massgebend sein und von den Kleinbahnen angenommen werden können. Eine bestimmte Vereinbarung über die Form der Mittheilung, dass eine Wagensendung mitzugeben ist oder für den Anschluss ankommt, erscheint hier besonders nothwendig.

Die Bezahlung der Güteragenten wird am besten so geschehen, dass ein fester Betrag neben einem Antheil an den Einnahmen als Entschädigung gewährt wird. Kleinen Agenturen, bei welchen ein Gastwirth seine Räume für die Zwecke des Bahnbetriebes herleiht, sind auf der Ilmebahn (Einbeck—Dassel in der Provinz Hannover) mit 300 M im Jahre bedacht; bei grösseren empfiehlt sich daneben noch eine Vergütung für den Frachtbrief von vielleicht 3 Pf für das Stück. Der Güteragent des Anschlussbahnhofes, der Geld auslegen muss, ist vielleicht mit 1 % des von ihm ausgelegten Betrages zu entschädigen, wobei sein Verdienst, wenn er seine Kapitalien 10—12 mal im Jahre umsetzt = 10 bis 12 Prozent betragen würde. Hierfür hat er jedoch das Geschäftspersonal und die Geschäftsräume zu stellen und einen Stückgüterschuppen anzulegen, der grösser sein muss, als der von den übrigen Güteragenten herzustellende Güterbodenraum.

9. Buch- und Kassenwesen.

Ueber das Buch- und Kassenwesen sagt das Kleinbahngesetz in § 32: „Der Unternehmer kann verpflichtet werden, über jede Bahn, für welche ihm eine besondere Genehmigung ertheilt worden ist, dergestalt Rechnung zu führen, dass der Reinertrag derselben und, wenn der Unternehmer eine Aktiengesellschaft ist, die von derselben gezahlte Dividende daraus mit Sicherheit entnommen werden kann.“ Nach der Ausführungsverordnung kann von der Verpflichtung zur Führung getrennter Betriebsrechnungen abgesehen werden, wenn die Unternehmung keine anderen Bahnen enthält, als städtische Bahnen für den Personenverkehr und Bahnen, welche, wie z. B. Drahtseilbahnen, zum Anschluss an das Eisenbahnnetz sich nicht eignen.

Es wird also in der Regel für jede Kleinbahn eine eigene Betriebsrechnung geführt werden müssen, aus den Büchern muss der Reingewinn und der Ueberschuss ersichtlich sein; da ausserdem voraussichtlich zu statistischen Angaben oft ein Zurückgehen auf die Kassenbücher nothwendig werden wird, so müssen diese genügend vollständig sein.

Von den Güteragenten ist zu führen:
1. ein Gepäckeinnahmebuch, in das neben dem Ertrage des Gepäckverkehrs die Erträge aus dem etwa auf Beförderungsschein abgefertigten Verkehr aufgenommen werden. In dieses Buch sind nach Abgang eines

jeden Zuges die eingegangenen Beträge einzutragen; die Stämme der verausgabten Gepäckscheine und die der Beförderungskarten sind nachzusehen, auch ist täglich die Tageseinnahme zu ermitteln und mit dem Istbestande zu vergleichen. Ueber die Summe wird als an die Kasse des Güteragenten abgeliefert von diesem quittirt.

Für den Güterverkehr führt derselbe Agent: 2. ein Baarkassenbuch, das nach Bedürfniss in zwei Abtheilungen: ein Baarkasseneinnahmebuch und ein Baarkassenausgabebuch zerfällt, bei den kleineren Agenturen aber auch in einem Band angelegt werden kann. In dieses Buch kommt jede baare Einnahme und Ausgabe sofort bei der Ein- oder Auszahlung, und die Eintragungen finden nach der Zeitfolge statt. Dasselbe ist täglich in den einzelnen Geldspalten mit Einschluss der Summen der vorhergehenden Tage in Einnahme und Ausgabe aufzurechnen. Durch Abzug der Summe der Ausgabe von der Summe der Einnahme wird der Sollbestand ermittelt und in die Spalte: Bestand am Tagesschlusse eingetragen.

Die Summen aus dem Gepäckeinnahmebuch zu dem Tagesbestande des Baarkassenbuches zugezählt geben das Soll der Kasse des Agenten an.

Behufs leichterer Uebersicht wird ihm aufgegeben: 3. ein Empfangskontrolbuch zu führen, in dem er den Nachweis über die Einziehung der überwiesenen Beträge bringt. Aus den an ihn gelangenden Frachtkarten sind in dieses die einzelnen Posten der überwiesenen Beträge: Frachten, Nachnahmen, Nebengebühren u. s. w. einzutragen; die Summe, die mit der auf der Frachtkarte übereinstimmen muss, ist zu bilden und im „Soll" aufgerechnet ebenfalls anzugeben; die Entlastung wird durch Nachweis der einzelnen eingegangenen Beträge unter Hinweis auf die Nummern des Baarkassenbuches bewirkt.

Die Tagesbeträge aus dem Gepäckeinnahmebuch und aus dem Baarkassenbuch trägt der Güteragent täglich in das 4. von ihm zu führende Kassenjournal ein, das täglich in Einnahme und Ausgabe abzuschliessen ist; für dieses Buch ist das Formular des Stationskassenjournals der Staatsbahnen verwendbar. Besonders zu bemerken sind die Summen, die für Frankaturen auf der anschliessenden Hauptbahn von dem Versender eines Gutes bereits bei Aufgabe an eine Agentur der Kleinbahn gezahlt werden. (Vergl. den Abschnitt über Güterverkehr.)

Falls Stundungsnehmer bei einer Agentur vorhanden sind, muss 5. ein Stundungsbuch für jeden einzelnen geführt werden, damit sein Konto jederzeit nachgewiesen werden kann, ebenso ist im Bedarfsfalle 6. ein Nebengebührenbuch über Wiegegelder, Desinfektionsgebühren und andere Nebengebühren zu führen.

Der Güteragent auf dem Anschlussbahnhofe muss ausser den vorbezeichneten Büchern noch 7. das Nachnahmebuch zur Kontrole darüber führen, dass die einzelnen Nachnahmebeträge, die er ausgelegt und durch seine Provision und die bezahlte Fracht der Hauptbahn vergrössert hat, durch die Empfänger richtig bezahlt und zur Verrechnung gelangt sind. Dieses Buch ist täglich abzuschliessen und mit den Frachtkarten zu vergleichen; die Tagessummen der abgefertigten Nachnahmen sind sodann in das 8. zu führende Abrechnungsbuch einzutragen. Das Abrechnungsbuch mit der Bahnkasse enthält die Tagessummen aus dem Baarkassenbuch, aus dem Empfangskontrolbuch und aus dem Nebengebührenbuch, sowie die Tagessummen aus dem Gepäckeinnahmebuch in der Einnahmeseite; auf der Ausgabeseite sind die Tagessummen des Nachnahmebuches und die Ablieferungen an die Bahnkasse einzutragen; ausserdem sind unter diese Ausgaben die gestundeten Frachten aufzunehmen, falls solche bei der Bahnkasse selbst eingezahlt werden sollten, wofür er dann aus dem Nachnahmebuch eine besondere Nachweisung für die Bahnkasse aufzustellen hat.

Das Kassenjournal führt der Güteragent auf der Anschlussstation ebenso wie die kleineren Agenturen, aus demselben fertigt er am Monatsschluss einen Kassenauszug zur Abrechnung mit der Bahnkasse an.

Die vorstehend aufgeführten Bücher geben die grösste Zahl an, die bei schon erheblicher Ausdehnung des Transportgeschäftes einer Kleinbahn nothwendig werden; bei kleinem Umfange wird nur das Gepäckeinnahmebuch, das Baarkassenbuch und das Kassenjournal immer nothwendig sein; ist es nach den Verhältnissen der Industrie des Verkehrsgebietes der Kleinbahn möglich, den Frankaturzwang für alle Sendungen durchzuführen, so vereinfacht sich das Buchungsverfahren durch den Fortfall aller Ueberweisungen und der daraus hervorgehenden Abrechnungen erheblich, und kann ähnlich dem Packetverkehr der Reichspost eingerichtet werden.

Die Abrechnung zwischen den einzelnen Agenten besorgt die Bahnkasse, deren jede Kleinbahn nur eine haben soll. Diese wird von dem Buchhalter unter Aufsicht und Mitverantwortlichkeit des Bahnverwalters geführt. Eine kurze Vorschrift über den Geschäftsgang und den Geldverkehr, über die Aufbewahrung der Bestände, über die Abrechnung mit der Kasse der Zentralverwaltung, über die Abschlüsse und Revisionen und über die Rechnungslegung wird erlassen werden müssen, die sich an das bewährte Muster der Hauptbahnen anschliesst, mit den für die Verhältnisse der Kleinbahn zulässigen Vereinfachungen. Als Hauptbuch ist zu führen: 1. das Kassenjournal wie bei den Stationskassen der Hauptbahnen; dieses enthält sämmtliche Ablieferungen der Güteragenten und die sonstigen verschiedenen Einnahmen und Ausgaben. In dieses Kassenjournal kommt jede Einnahme und Ausgabe, gleichviel ob sie in baar oder durch Abrechnung geleistet wird oder in Effekten besteht; in dieses kommen die Ablieferungen der Zugführer aus dem Verkaufe der Fahrkarten, Einnahmen aus Pächten, Miethen und sonstigen Nebenerträgen; als Ausgabe alle Ausgleichungen zwischen den einzelnen Agenturen und die Rückerstattung der Frankaturen auf der Hauptbahn an den Güteragenten der Anschlussstation, die oben erwähnt worden ist.

Die Agenturen schicken ihre Kassenjournale, der Hauptagent auf dem Anschlussbahnhofe ausserdem noch einen Kassenauszug monatlich an die Bahnkasse, welche sie prüft und mit einander vergleicht; es sind daher bei den Agenturen für die geraden Monate und für die ungeraden je besondere Bücher zu führen. Ausserdem erhält die Bahnkasse, welche zugleich die Güterkontrole der Staatsbahnverwaltungen ersetzt, die zurückbehaltenen Pausen der Frachtkarten zur Vergleichung mit den Kassenjournalen. Nach der Prüfung wird das Guthaben eines jeden Agenten festgesetzt. Die Prüfung und Festsetzung muss daher vor Monatsschluss beendet sein.

Als Nebenbücher führt die Bahnkasse 2. ein Buch über die Nebeneinnahmen aus Pächten, Miethen und anderen Verhältnissen, für die das Kassenjournal keine besonderen Spalten enthält, deren Beträge es vielmehr nur in Summen aufführt; eine Bezugnahme auf die Nummern des einen und des anderen Buches untereinander muss in beiden Büchern enthalten sein; 3. ein Abrechnungsbuch für jeden Zugführer über die ihm überwiesenen Fahrkarten und über die von ihm bewirkten Baarablieferungen; 4. ein Abrechnungsbuch für jeden einzelnen Güteragenten, der einen Einlieferungsstempel für die Kleinbahn führen darf. In dieses müssen die Summen des Monatsabschlusses im Kassenjournal der Agenturen und die Berechnung der Geschäftsantheile oder der sonstigen nicht festen Leistungen an den Agenten eingetragen werden; 5. ein Manual über die etatsmässige Betriebsverwaltung nach Einnahme und Ausgabe, dessen Zahlen mit den Summen im Kassenjournal übereinstimmen müssen. Dieses wird nach den Titeln des Betriebsetats in Spalten getheilt und hat den Zweck, als Grundlage für die statistischen Angaben zu dienen, da der Abschluss der Betriebsverwaltung die Hauptsache bei der Kleinbahn ist. Wenn die Verhältnisse sehr einfach sind, können auch die erforderlichen Auszüge am Ende des Vierteljahres oder des Etatsjahres aus dem Hauptbuche, dem Kassenjournal, gemacht werden, doch wird, da dies immer eine besondere Arbeit erfordert, diese Angabe sehr erleichtert, wenn das bezeichnete Manual täglich geführt und vervollständigt wird.

Es ist ferner nöthig: 6. ein Manual über Depositen und Vorschüsse und 7. ein Abrechnungsbuch mit der Kasse der Zentralverwaltung, das die dorthin abgeführten Summen und die von dort erhaltenen nachweist.

Ob ein Nebenbuch, enthaltend die Einnahmen aus dem Güterverkehr nach den von den Agenturen eingesandten Frachtkarten und Kassenjournalen im einzelnen, anzulegen ist, oder ob nur eine Zusammenstellung aus den Abrechnungskonten der einzelnen Agenten genügt, richtet sich nach dem Umfange des Verkehrs; in der Regel wird ein besonderes Buch hierfür nicht erforderlich sein. Dagegen wird es erforderlich werden, ein Nebenbuch über die Verwaltung der Pensionskasse und, wenn ein Baufonds vorhanden ist, ein solches über den Baufonds zu führen, ebenso verlangen der Erneuerungsfonds und der Reservefonds je ein eigenes Buch; alle Einnahmen und Ausgaben dieser Fonds müssen aber im Hauptkassenjournale ebenfalls erscheinen.

Die Zahlungen werden im Kassenraume, oder, wenn dies nicht möglich ist, durch den Bahnverwalter selbst geleistet; zur Anweisung gehören zwei Unterschriften: die des Buchhalters, der zugleich für die rechnerische Richtigkeit verantwortlich ist, und die des Bahnverwalters, der für die

Richtigkeit der Rechnung mithaftet. Die Verantwortlichkeit für die Richtigkeit der Buchung tragen beide.

Die Kassenabschlüsse werden täglich, monatlich und jährlich gemacht; jährlich wird auch ein Finalabschluss zusammengestellt, der enthält: Einnahmerechnung, Gehaltsrechnung der Beamten, Ausgaberechnung und Vorschussrechnung, wenn solche Vorschüsse noch laufen, endlich: Extraordinaria, wenn solche oder Nebenfonds vorhanden sind, wie Baufonds, Pensionskasse, Erneuerungsfonds, Reservefonds; wie bei Aufzählung der Bücher angegeben ist.

Ueber die Kassenführung ist eine kurze Kassenordnung aufzustellen, deren Befolgung streng überwacht werden muss; die Uebersichtlichkeit ist dabei die Hauptsache, selbst wenn dabei mehrfache Eintragungen nöthig werden.

Ueber den Baarbestand ist ein Tresorbuch zu führen, in das täglich der Zu- und Abgang eingetragen wird; in einem anderen Fache desselben Tresors ist ein Verzeichniss der niedergelegten Werthpapiere aufzubewahren; letzteres Fach haben Buchhalter und Bahnverwalter unter gemeinsamem Verschluss zu halten, während das Tresorbuch von dem Buchhalter, der zugleich Kassirer ist, allein geführt wird. Bei der Kassenrevision ist von dem Revisor die Uebereinstimmung der gefundenen Bestände mit dem in dem Buche enthaltenen Nachweise zu bescheinigen.

Die Beamten der Bahnkasse haben auf Erfordern der Behörden die etwa verlangten statistischen und anderen Zusammenstellungen über die Lage des Unternehmens und seinen Verkehr zu fertigen.

Die Menge der auch bei der Kassenverwaltung aufgeführten Bücher erweckt den Anschein, als ob mit dieser Verwaltung ebenso wie mit der Buchführung für den Güterverkehr eine grosse Arbeit verbunden wäre. Es ist jedoch zu bemerken, dass alle aufgeführten Bücher nur zur Verwendung kommen, wenn Eintragungen darin zu machen sind, und dass dies nicht alle Tage vorkommt. Tägliche Eintragungen verlangt bei den Güteragenturen nur das Baarkassenbuch und das Kassenjournal, worin die Tagessummen der Einnahme und Ausgabe erscheinen; bei der Bahnkasse ist das Kassenjournal und das Tresorbuch das Buch, das täglich abgeschlossen werden muss, aus beiden muss der Kassenbestand täglich festgestellt und verglichen werden.

Ein Spediteur mit einem Gehilfen kann schon eine recht umfangreiche Güteragentur versehen, ebenso wird dem Bahnbuchhalter ein Hilfsschreiber zur Besorgung seiner Geschäfte auch bei einem Umsatz bis 100 000 M genügen, wobei der Hilfsschreiber noch täglich mehrere Stunden für die Schreibarbeiten des Bahnverwalters verwendet werden kann.

10. Tarife.

Nach § 14 des Gesetzes über Kleinbahnen steht dem Unternehmer die Feststellung der Beförderungspreise innerhalb eines bei der Genehmigung festzusetzenden Zeitraumes von mindestens 5 Jahren frei. Das alsdann der Behörde zustehende Recht der Genehmigung der Beförderungspreise erstreckt sich lediglich auf den Höchstbetrag derselben. Es sollen jedoch, wie schon früher gesagt ist, die Beförderungspreise öffentlich bekannt gemacht und in den Wartehallen und Güterräumen ausgehängt werden.

Die Feststellung des Tarifs ist nun einer der am tiefsten das ganze Unternehmen beeinflussenden Punkte, da von den nach ihm zu erwartenden Einnahmen die Verzinsung des aufgewendeten Anlagekapitals abhängt. Innerhalb der ersten fünf Betriebsjahre wird sich auch wohl, wie der Gesetzgeber voraussetzt, ergeben haben, ob bei der ersten Feststellung der Beförderungspreise Missgriffe vorgekommen sind; bei dem nach Ablauf dieser Zeit der Behörde vorzulegenden Genehmigungsantrage auf Festsetzung des Höchstbetrages wird die Bahnverwaltung den finanziellen Erfolg ihrer Preisstellung wohl schon übersehen können. Da nicht nur auf angemessene Verzinsung, sondern auch auf Tilgung des Anlagekapitals Rücksicht genommen werden soll, so ist den Kleinbahnen in der Feststellung ihrer Preissätze ziemlich freie Hand gelassen, doch werden sie mit denselben nicht gar hoch hinaufgehen dürfen.

Es ist nämlich im Personenverkehr der Wettbewerb des Fussgängers und im Güterverkehr der des Lastwagens zu bekämpfen.

Wenn ein einigermassen lohnender Personenverkehr sich entwickeln soll, so muss der Fahrpreis so niedrig gestellt werden, dass die Benutzung der Kleinbahnzüge einen nennenswerthen Vortheil gegenüber der Wahl des Fussweges bietet. Die Normalsätze der preussischen Staatsbahnen sind hierfür zu hoch, weil die Schnelligkeit der Beförderung wegfällt: wenn ein Landmann für 15 km Eisenbahnfahrt in 1 Stunde 60 Pf. zahlen soll, so wählt er wahrschein-

lich lieber die Landstrasse und macht den Weg ohne Kosten in 3—3½ Stunden zu Fuss.

Die Fahrpreise müssen also so gestellt sein, dass ein Fussgänger wenigstens für einen Weg, wenn er Hin- und Rückweg zu machen hat, die Beförderung in der Eisenbahn vorzieht, also ergiebt sich, dass das Fahrgeld erheblich niedriger als die Normalpreise der Staatsbahnen sein muss. Wenn hier für das Kilometer in III. Klasse = 4 Pf gerechnet werden, so kann die Kleinbahn nicht mehr als etwa 3 Pf ansetzen mit angemessener Abrundung auf volle Zehnpfennige.

Es ergiebt sich demnach eine Abstufung etwa folgender Art:

bis 3 km	10 Pf		von 16—20 km	60 Pf
von 3—6 „	20 „		„ 20—23 „	70 „
„ 6—10 „	30 „		„ 23—27 „	80 „
„ 10—13 „	40 „		„ 27—30 „	90 „
„ 13—16 „	50 „			

Diese Sätze sind das Doppelte der Militärfahrpreise der Staatseisenbahnen, ob sie aber den Verhältnissen der Kleinbahn in jedem Fall entsprechen, und bei ihrer Anwendung ein angemessener Personenverkehr sich entwickeln wird, muss die Erfahrung der ersten 5 Jahre des Betriebes lehren.

Ermässigungen wird die Bahnverwaltung für solche Personen, die die Bahn regelmässig benutzen wollen, gern zugestehen, also Arbeiterwochenkarten, Zeitkarten und Schülerkarten ausgeben, deren Einführung um so weniger bedenklich erscheint, als die Inhaber dieser Karten sehr bald persönlich bekannt sein werden, so dass eine missbräuchliche Benutzung nicht zu befürchten steht.

Für Gepäck wird in der Regel, sofern es auf Gepäckschein abgefertigt wird, die volle Gebühr erhoben, die höher sein kann, als die der preussischen Staatsbahnen. Freigepäck wird nicht gewährt, weil dieses die ohnehin engen Wagenräume der Kleinbahnwagen ohne Entschädigung füllen würde; nur für den Marktverkehr ist, wie oben ausgeführt, eine Ermässigung insofern in Aussicht zu nehmen, als an jedem Korb oder jeder Kiepe eine Blechmarke für 10 Pf befestigt wird, wobei vorausgesetzt ist, dass die Träger dieser Lasten sie selbst in den Packwagen setzen und von dort wieder gegen Rückgabe der ihnen für die Beförderung eingehändigten Nummer abholen. Sollte die Einrichtung einer Polsterklasse in den Kleinbahnwagen angezeigt erscheinen, so können für deren Benutzung die doppelten Sätze erhoben werden, doch wird die Bahnverwaltung hierzu erst übergehen, wenn ein sicheres Publikum für diese Wagenabtheilungen vorhanden ist.

Je nach der Lage der Bahn ist auch zu beurtheilen, ob an gewissen Tagen und nach gewissen Vergnügungspunkten ermässigte Hin- und Rückfahrkarten auszugeben sind, während sonst Rückfahrkarten im allgemeinen nicht zur Einführung gelangen sollen; auch hierüber werden die Erfahrungen der ersten Betriebsjahre massgebend sein.

Im Güterverkehr ist der Wettbewerb des Frachtwagens zu überwinden. Nimmt man an, dass ein Paar Pferde 4000 kg (80 Zentner) ziehen können und eine Entfernung von 8 km in einem Tage zweimal leer und zweimal mit Last zurücklegen, so haben sie an einem Tage 8000 kg 8 km weit befördert. Kostet nun ein Paar Pferde täglich 20 M, so entstehen für je 100 kg, die 1 km weit zu fahren sind, $= \frac{20 \text{ Mark}}{80.8} =$ rund 3 Pf Kosten. Diesen Satz muss die Kleinbahn unterbieten, sofern sie darauf hoffen will, von den Interessenten zur Beförderung ihrer Güter verwendet zu werden, da andernfalls diese ihre Fuhrwerke behalten und zur Abholung der Güter nach der Anschlussstation der Hauptbahn schicken werden.

Da die Kleinbahn ein vollständig abgeschlossenes Verkehrsgebiet umfasst und durch ihre Tarife bei der geringen Ausdehnung ihres Netzes auf Hebung oder Minderung eines Industriezweiges nicht einwirken kann, hierauf vielmehr die Konkurrenz und sonstige Verhältnisse des Weltverkehrs Einfluss haben, so kann sie an eine weiter gehende Tarifpolitik nicht denken, sondern muss allein die Frage zur Richtschnur nehmen, wie sie auf ihren Linien den Versendern den Bezug und Versand ihrer Güter billiger machen kann, als er bisher war. Die Kleinbahn wird daher das Klassensystem der Hauptbahnen für die Einreihung der Güter in hoch- und minderwerthige Güterklassen nicht einführen, sondern sich einfach auf die Unterscheidung beschränken: Stückgüter und Wagenladungsgüter, welche entweder in bedeckten oder in offenen Wagen zu befördern sind, daneben Sätze für Vieh-, Holz- und ähnliche Sendungen, die besondere Wagen verlangen.

Da die Verhältnisse der einzelnen Bahnen ausserordentlich verschieden sind, so können bestimmte Sätze für die Tarifi-

rung der einzelnen Güterklassen nicht wohl vorgeschlagen werden. Es wird jedoch die bei den Hauptbahnen übliche besondere Festsetzung der Gebühren als Streckensätze und als Abfertigungsgebühren ebenfalls angenommen werden müssen, da allein diese Art der Berechnung der einzelnen Tarifsätze zwischen den einzelnen Stationen zu einer angemessenen Abstufung führt. Ob die Abfertigungsgebühr in der Tariftabelle nach 100 kg einzusetzen ist, oder ob sie für jeden abgefertigten Wagen eine feste sein soll, ist ebenfalls der Erwägung nach den besonderen Verhältnissen jeder einzelnen Bahn zu überlassen. Hierher gehört auch die in manchen Fällen nöthige Unterscheidung in der Preisstellung, je nachdem das Gut bergauf oder bergab befördert wird, und die Berücksichtigung des Umstandes, ob die Kleinbahnwagen ein grösseres oder geringeres Ladegewicht haben, da bei Abfertigung mehrerer kleinerer Wagen eine höhere Abfertigungsgebühr zur Erhebung käme, als bei wenigen und grösseren Wagen. Zu berücksichtigen ist ferner, dass sämmtliche auf Hauptbahnwagen in Wagenladungsfracht ankommenden Massengüter in Kleinbahnwagen umgeladen werden müssen, und wenn auch die Umladekosten, wie oben ausgeführt wurde, nur 1 M bis 1,50 M für Massengüter — z. B. Kohlen — betragen, so vertheuert dies doch die Fracht schon um 50 bis 75 Pf für den Wagen, die die Kleinbahn bei Herstellung ihrer Tarife als Unkosten des Empfängers abziehen muss. Nach unserer Annahme soll das Umladen auf dem Anschlussbahnhof von dem dort angestellten Güteragenten der Kleinbahn für seine eigene Rechnung gegen eine vorzuschreibende Gebühr ausgeführt werden, es muss jedoch den Empfängern freigestellt werden, dies auch selbst zu besorgen, und ihre Wagen sowohl auf der Hauptbahn als auch auf der Kleinbahn selbst abzufertigen. Für die nach dem fünften Betriebsjahre vorbehaltene Festsetzung des Höchstbetrages der Beförderungspreise seitens der die Genehmigung ertheilenden Behörde und für die sodann in Zeiträumen von 3 Jahren vorzunehmende erneute Prüfung und Feststellung muss die Kleinbahn mit ausreichendem statistischen Material über ihren Verkehr und über die daraus erzielten Einnahmen ausgerüstet sein. Es ist also von Anfang an eine übersichtliche Zusammenstellung der Haupttransportgüter anzulegen, aus der sich sodann ergiebt, ob für gewisse oft vorkommende und leicht zu behandelnde Artikel ermässigte Sätze, entsprechend den Ausnahmetarifen der Hauptbahnen, gewährt werden müssen. So wird z. B. ein Steinbruch, welcher seine Produkte über die Kleinbahn verschicken will, besondere Berücksichtigung verlangen, doch müssen die Sätze wiederum so eingerichtet sein (nach § 21 des Gesetzes), dass die Beförderungspreise jedermann zu gute kommen, der die gleichen Bedingungen erfüllt. Hiernach ergiebt sich als Mittel, um beiden Ansprüchen zu genügen, dass die Kleinbahn für die Verladung einer bestimmten grösseren Anzahl von Wagen über ihre Linie einen Nachlass an Frachtkosten gleich von vornherein in ihren bekannt gemachten Tarif aufnimmt, dessen Höhe ihren allgemeinen Betriebsverhältnissen entsprechend festzusetzen ist. Dieser Nachlass wird erst ausgezahlt, wenn die bestimmte Wagenanzahl wirklich gelaufen ist, wie ebenfalls in den Beförderungsbedingungen vorzuschreiben ist.

Es ist aus vorstehenden Ausführungen ersichtlich, dass die Bestimmung der Beförderungspreise eine unausgesetzte Aufmerksamkeit der Kleinbahnverwaltung erfordert, und es wird eine Hauptaufgabe des Bahnverwalters sein, die Verkehrsbewegung auf der Strecke mit Aufmerksamkeit zu verfolgen. Die der Behörde einzureichenden Vorschläge wird die Zentralverwaltung vorher prüfen und dazu sein und des Syndikus Gutachten einzuholen haben.

11. Etatsschema und Formulare.

Die nöthigen Fahrkarten, Formulare und sonstigen Drucksachen beschafft sich die Kleinbahn bei einem Buchdrucker am Ort des Sitzes des Bahnverwalters; derselbe Buchdrucker kann auch Instruktionen, Fahrberichtformulare, Meilenbücher der Fahrbeamten, die Kassenbücher und die Bücher der Agenten herstellen. Ein Formularverzeichniss muss angelegt werden, nach dessen Nummern die Neubestellung erfolgt; die Verwaltung der Formulare und Drucksachen besorgt der Buchhalter, der auch das Formularmagazin zu beaufsichtigen hat. Sollten für Kleinbahnen gleichmässige Formulare vorgeschrieben werden — entweder durch die Aufsichtsbehörde oder durch eine Vereinigung mehrerer Kleinbahnen —, so würde eine gemeinsame Bezugsquelle hierfür einzurichten sich empfehlen.

Dass eine sparsame Verwendung der Drucksachen geübt wird, ist bei den einfachen Verhältnissen der Kleinbahn leicht

zu beaufsichtigen, eine zu bestimmten Terminen einzureichende Formular-Verlangliste erscheint nicht nöthig.

Auch eine übersichtlich geordnete Registratur im gemeinschaftlichen Dienstraum des Bahnverwalters und des Buchhalters ist ein Bedürfniss; in dieser werden auch die von dem Bahnmeister besonders zu bearbeitenden Akten enthalten sein, so dass auch dieser kein besonderes Büreau erhält. Grosse Aufmerksamkeit ist, wie überall, den Personalakten und Kassenbüchern zuzuwenden, welche besonders gelagert und bei ausbrechendem Feuer zuerst gerettet werden müssen.

Für die etatsmässigen Betriebsausgaben, deren Nachweis bei dem Kapitel „Kassenverwaltung“ als wichtig bezeichnet worden ist, ist ein eigenes Buch vorgesehen, um daraus die voraussichtlich öfters verlangten statistischen Angaben machen zu können, ohne dass es erforderlich ist, in jedem einzelnen Falle grössere Ausrechnungen vorzunehmen. Das Etatsschema schliesst sich am besten dem der Staatsbahnen an, und zwar werden die Titel daraus entnommen ohne die weitere Theilung in Positionen und Unterpositionen. Das Schema kann also lauten:

I. Einnahmen:
- Tit. 1 aus dem Personen-, Gepäck- und Viehverkehr.
- „ 2 aus dem Güterverkehr.
- „ 3 aus Nebenerträgen.

II. Ausgaben:

A. Persönliche Kosten.
- Tit. 1. Gehälter der Beamten und Wohnungsgeldzuschüsse.
- „ 2. Reisekosten, Kommandogelder, Fahr- und Nachtgelder u. s. w. der Beamten und Hilfsbeamten.
- „ 3. Löhne der Arbeiter.
- „ 4. Unterstützungen und Remunerationen.

B. Sächliche Kosten.
- Tit. 5. Büreaubedürfnisse, Heizung, Erleuchtung u. s. w.
- „ 6. Steuern, Abgaben und öffentliche Lasten.
- „ 7. Ersatzleistungen und Entschädigungen.
- „ 8. Sächliche Kosten der Unterhaltung der Bahnanlagen.
- „ 9. Sächliche Kosten der Züge und Feuerungsmaterial der Maschinen.
- „ 10. Sächliche Kosten der Betriebsmittel.
- „ 11. Kosten der Benutzung fremder Bahnanlagen und Betriebsmittel.

Die Betriebsrechnung enthält also 14 Titel, davon 3 für Einnahmen und 11 für Ausgaben, dazu kommt die Rechnung des Erneuerungsfonds für Beschaffung von neuen Oberbaumaterialien und Ersatztheilen der Maschinen und Wagen, Weichen, Kesseln, Feuerkisten, Rädern u. s. w. nach Massgabe der hierfür zu erlassenden Bestimmungen. Ebenso ist eine Abrechnung des Reservefonds und, wenn ein Baufonds vorhanden ist, eine Abrechnung des Baufonds der Betriebsrechnung beizulegen. Die Unterlagen für die Etatsveranschlagung müssen natürlich genauer sein, als die blossen Titelüberschriften ergeben; nach einigen Jahren werden zwar Erfahrungssätze über die Höhe der Beträge, die auf die einzelnen Posten entfallen, zu Gebote stehen, doch ist immerhin eine genaue Veranschlagung zu empfehlen. Auch ist dem Bahnverwalter, der für die Innehaltung des Etats verantwortlich ist, ein genauer Etatsvoranschlag eine willkommene Hilfe bei seiner Arbeit; namentlich müssen die einzelnen Beamtenstellen aufgeführt, die Anzahl der Arbeiter bestimmt sein, für den Verbrauch an Materialien z. B. Kohlen die anzunehmenden Mengen ermittelt, kurz: die Vordersätze so genau eingestellt werden, dass die im Laufe des Etatsjahres hierin sich ergebenden Aenderungen bei Aufstellung des neuen Etats berücksichtigt werden können, damit nicht beliebige Summen gegriffen werden müssen.

Ueber die Fahr-, Stunden- oder Meilengelder der Fahrbeamten muss eine kurze Dienstanweisung ausgearbeitet werden, deren Sätze den örtlichen Preisen sich anschliessen, ebenso eine Vorschrift über Reisekosten und Kommandogelder; für die Beamten des äusseren Dienstes müssen Dienstpläne gemacht werden, nach denen ihnen angemessene Ruhepausen und Vertretungen bewilligt werden, für welche ebenfalls im Etat Vorsorge zu treffen ist. Da die Zahl der Betheiligten nur gering ist, so werden die Summen nicht hoch und ihre Begründung leicht sein; in der Hand des Bahnverwalters liegt es, sie angemessen festzusetzen und den ganzen Etat so einzurichten, dass er mit den wirklichen Ausgaben im ganzen übereinstimmt.

12. Bahnunterhaltung und Materialienverwaltung.

Die Bahnunterhaltung, die Materialien- und Inventarienverwaltung ist Sache des Bahnmeisters, der auch die Bahnbewachung,

den Bahnwärter- und Weichenstellerdienst zu beaufsichtigen hat. Da die Zuggeschwindigkeit gering ist, wird auch die Bahnunterhaltung nicht sehr erhebliche Kosten verursachen; immerhin muss sie so geleitet werden, dass die Sicherheit der Fahrten gewährleistet ist. Um die Bahnstrecken genügend revidiren zu können, erhält der Bahnmeister ein Velociped, daneben werden ihm öftere Fahrten auf der Lokomotive zur Pflicht gemacht; für die Unterhaltung und Beaufsichtigung der Befestigungsmittel des Oberbaues müssen aber ausserdem noch Streckenwärter die Bahnstrecke entlang gehen, welche zugleich lose gewordenen Theilen nachhelfen. Wenn jede Strecke einmal an einem Tage begangen wird, wird im allgemeinen die Bewachung genügen, gefährdete Stellen müssen natürlich öfter untersucht werden. Die Streckenbegehungen werden mit den Weichenbedienungen auf den einzelnen Haltestellen in Verbindung gebracht derart, dass bei Ankunft der Züge auf gewissen Punkten die Wärter anwesend sein müssen, um die Weichen zu bedienen, worauf sie in den Zwischenzeiten die Linie bis zum nächsten Bahnhofe abschreiten. Die Wärter werden aus den Streckenarbeitern entnommen und treten nach Bedarf zu denselben zurück, damit möglichst alle Streckenarbeiter sowohl im Bahnunterhaltungsdienst, als im Bahnbewachungs- und Weichenstellerdienst ausgebildet werden. Die Stopfarbeiten werden möglichst an den langen Sommertagen gemacht, im Herbst zur Zeit des starken Verkehrs müssen die Unterhaltungsarbeiten ruhen. Damit dies erreicht wird, ist die Eintheilung der Arbeiten nach einem Plane nothwendig, den der Bahnmeister mit dem Bahnverwalter feststellt. Zugleich sind die aufzuwendenden Kosten möglichst genau zu ermitteln, damit sie nachträglich nicht überschritten werden. Die Hauptarbeit wird diese Gleisunterhaltung sein, da die übrigen Anlagen möglichst beschränkt sein sollen, es bleibt daher dem Bahnmeister zu anderen Arbeiten noch Zeit übrig. Diese sollen vornehmlich in der Materialienverwaltung bestehen, und zwar ebenso in der Ueberwachung der Oberbau-, wie der Bau-, Werkstatts- und Betriebsmaterialien. Für die ersteren muss nach Massgabe des Regulativs über den Erneuerungsfonds ein besonderes Buch geführt werden, das den Ein- und Ausgang, sowie den Bestand der neuen und der alten für Rechnung dieses Fonds zu verkaufenden Materialien nachweist; die planmässige und allmähliche Erneuerung der einzelnen in dem Regulativ aufgeführten Theile ist ebenfalls eine für den finanziellen Erfolg der Kleinbahn wichtige Angelegenheit, damit nicht in einzelnen Jahren unerwartete Ausgaben für solche Anforderungen erwachsen, die bei vorsichtiger Verwaltung vorausgesehen werden konnten. In den ersten Jahren hat dieser Erneuerungsfonds nur Einnahmen — Rücklagen aus dem Betriebe — zu verzeichnen, tritt aber die Zeit der nothwendigen Erneuerungen ein, so ist die gleichmässige und den Beständen des Fonds entsprechende Vertheilung der Ausgaben eine dem Bahnmeister und Bahnverwalter zufallende Aufgabe.

Für die Baumaterialien genügt ebenfalls ein Einnahme- und ein Ausgabebuch, aus denen die Bestände vierteljährlich ermittelt werden können. Diese Bestände werden nicht auf Vorschuss gebucht und später auf die einzelnen Titel des Etats vertheilt, sondern es wird genügen, die Beträge für beschaffte Bestände gleich endgültig in Ausgabe zu stellen, da es weniger auf eine ganz genaue Verrechnung als auf sparsame Wirthschaft ankommt. Ein drittes Buch erfordern die Betriebsmaterialien, unter denen die Kohlen wohl den grössten Raum einnehmen werden. Je nach der Art ihrer Anlieferung kann ein Fastagenbuch zum Nachweis des Verbleibs der hin- und hergehenden Fässer und Kisten nothwendig werden, doch richtet sich dies nach den jedesmaligen besonderen Verhältnissen der Materialienverwaltung der Kleinbahn. Ueber die Kohlen muss natürlich eine genaue Kontrole geführt werden, die Verausgabung an die Lokomotivführer geschieht wohl am einfachsten durch Marken, die jeder einzelne auf seinen Namen ausgiebt. Aus den Fahrberichten und den danach ermittelten Achskilometern wird der zulässige Kohlenverbrauch durch den Bahnmeister ermittelt, und die Prämie berechnet, deren Sätze je nach den Steigungs- und sonstigen Betriebsverhältnissen der Kleinbahn verschieden sein werden. Auch hier ist ein vierteljährlicher und ein jährlicher Abschluss vorzuschreiben, und eine dem Verbrauch entsprechende Ansammlung von möglichst geringen Vorräthen eine Sorge der Bahnverwaltung. Von solchen Ersatzstücken, deren Beschaffung einer Kleinbahn erhebliche Mühe und Zeit kosten würde, muss ein genügender Vorrath gehalten werden, damit nicht Störungen im Betriebe eintreten. So z. B. müssen Weichen, Achslager, Achsen, Federn, Buffer und dergl. immer hinreichend

viele in Vorrath vorhanden sein, um schadhafte Stücke dieser Art auswechseln zu können und einen Wagen oder ein Gleis nicht längere Zeit ausser Betrieb setzen zu müssen; für die Kohlen wird ein vierwöchiger Bedarf als eiserner Bestand anzunehmen sein.

Die Bestellungen auf Materialien macht der Bahnmeister im Einverständniss mit dem Bahnverwalter; wenn es angängig ist, sucht sich die Kleinbahnverwaltung grösseren Bestellungen der angrenzenden Hauptbahn anzuschliessen, um von deren durch ein öffentliches Ausschreiben erlangten billigeren Preisen mit Vortheil zu haben; wenn dies nicht angängig ist, so muss sie ihre Bezüge selbst bestellen, wird jedoch ein Ausschreiben in der Regel vermeiden. Auch die Inventarienverwaltung liegt dem Bahnmeister ob, wofür ein Buch geführt wird mit Konten für die verschiedenen Gegenstände und Nachweis des Ab- und Zuganges. Die Inventarien der verschiedenen Dienstzweige werden nicht getrennt, sondern kommen alle in ein jährlich abzuschliessendes Buch. Endlich ist selbstverständlich, dass der Bahnmeister die Handwerkerrechnungen für die von ihm bestellten Arbeiten und Lieferungen aufstellt. Um ihm eine gewisse Selbständigkeit und Verantwortung zu lassen und ihn doch daran zu gewöhnen, dass er sich streng an die im Etat veranschlagten Beträge bindet, wird ihm eine Grenze, etwa 100 Mark, für die von ihm selbständig zu bestellenden Arbeiten und Lieferungen zu setzen, als unverbrüchliche Regel aber vorzuschreiben sein, dass die im Etat bewilligten Summen nicht überschritten werden dürfen.

13. Kontrole.

Die beim Eisenbahnbetrieb nothwendige Kontrole der Fahrkarten wird durch öftere Revision während der Fahrt seitens des Bahnmeisters, des Buchhalters oder eines bei dem Zuge nicht beschäftigten Zugführers ausgeübt. Da der Betrieb dem der Pferdebahnen ähnlich ist, so ist das Publikum an diese Art der Kontrole gewöhnt.

Die Geschäftsführung der Güteragenten wird von dem Bahnverwalter monatlich einmal nachgeprüft. Die Nachprüfung wird in den Büchern selbst bescheinigt. Die Nachrechnung der erhobenen Frachtbeträge findet im Büreau des Bahnverwalters monatlich nach Einsendung der Bücher der Agenten statt. Da das Gut nur innerhalb der Kleinbahn selbst kartirt wird, so ist die Nachrechnung der erhobenen Frachtbeträge leicht zu bewirken; da ausserdem die Pausen der abgegangenen Frachtkarten mit den Kassenjournalen zusammen eingeschickt werden, so ist durch Vergleichung der abgegangenen Frachtkarten mit dem Empfangskontrolbuch der empfangenden Agentur die Richtigkeit der Buchung festzustellen. Wird daneben unterwegs öfter die Beladung und Bezettelung der Wagen mit den Frachtbriefen, die der Zugführer mitführt, verglichen, so ist eine genügende Sicherheit für die Angaben in den Frachtbriefen und Frachtkarten zu erreichen. Probeverwiegungen der laufenden beladenen Wagen müssen auch öfter angestellt werden, schon deshalb, damit das Gewicht der auf den Anschlussbahnhöfen aus den Zuführungen der Kleinbahn gebildeten Wagenladungen mit dem auf der Kleinbahn ermittelten übereinstimmt.

Der Bahnverwalter hat auch die Kasse der Agenten und monatlich einmal die Bahnkasse zu revidiren. Hat er selbst auswärtige Zahlungen zu leisten, so entnimmt er den Betrag gegen eine vorläufige Empfangsbescheinigung, die ihm nach Ablieferung der von dem Empfänger quittirten Rechnung zurückgegeben wird.

Mindestens einmal jährlich wird die Bahnkasse von dem administrativen Mitgliede der Bahnverwaltung unvermuthet revidirt. Ueber alle diese Kassenrevisionen sind kurze, über die unvermutheten jedoch ausführliche Verhandlungen mit Angaben über die Führung und den Abschluss der einzelnen Bücher aufzunehmen.

Ebenso müssen die Materialienbestände, die Materialienbücher und die Inventarienbücher jährlich einmal von dem Bahnverwalter revidirt und festgestellt werden. Er haftet mit seiner Unterschrift der Zentralverwaltung gegenüber für die Richtigkeit der von ihm anerkannten Zahlen. Durch aufmerksame Beobachtung der wechselnden Beträge der Tages- und Monatseinnahmen und -Ausgaben im Verhältniss zu dem ihm bekannten Verkehr der Bahn wird er bald eine Uebersicht erlangen, ob die Eingänge und die Ausgaben aller Art im richtigen Verhältniss zu den wirklichen Ergebnissen stehen, oder ob irgendwo eine Unregelmässigkeit zu vermuthen ist.

14. Zentralverwaltung.

Der Einfluss der Zentralverwaltung auf die Betriebsverwaltung einer Kleinbahn wird im wesentlichen bei der Verwendung der erzielten Ueberschüsse zur Erscheinung kommen. Dass eine Bahn mit Fehlbeträgen

arbeitet, ist wohl möglich, es wird dies jedoch nur kurze Zeit wirklich geschehen, da die Einrichtungen dann entweder so umgestaltet werden müssen, dass wenigstens ein geringer Ueberschuss herausgewirthschaftet wird, oder die Bahn sich zur Liquidation entschliessen wird. Nur bei einem weitverzweigten Netz, vielleicht bei einem eine Provinz umfassenden Bahnnetz, können sich wohl bei einer oder mehreren Linien solche Verkehrsverhältnisse vorfinden, dass die Betriebs- und Unterhaltungskosten nicht aufgebracht werden, und dass durch andere günstiger gelegene Strecken das Gesammtergebniss verbessert werden muss; auch in solchem Fall wird man mit Einschränkungen aller Art die Kosten zu vermindern im Stande sein.

Bei einem mit Ueberschuss arbeitenden Kleinbahnunternehmen, das hoffentlich die Regel bildet, hört mit Abschluss der Jahresrechnung die Thätigkeit der Betriebsverwaltung auf. Den Eigenthümern der Bahn ist jedoch die Schlussrechnung mit einem erläuternden Jahresbericht vorzulegen. Diesen müssen einige Tabellen über die Verkehrs- und Finanzverhältnisse zur Vergleichung späterer mit früheren Jahren beigegeben werden, für die vielleicht durch die oberen Aufsichtsbehörden später einmal eine bestimmte Form vorgeschrieben werden wird. Ein Vorschlag über die Verwendung der Ueberschüsse, ob zu Dividenden oder zur Tilgung von Schulden oder zur Vergrösserung und Erweiterung des Kleinbahnunternehmens, wird nach Massgabe der Wünsche der Zentralverwaltung von dem Bahnverwalter — der den Jahresbericht aufzustellen hat — daran angeschlossen werden, und das Werkchen dann der Aufsichtsbehörde eingereicht. Diesen Jahresbericht übersichtlich, klar und erschöpfend abzufassen, ist nicht die unwichtigste seiner Aufgaben.

15. Schlusswort.

Die Betriebsverwaltung einer Kleinbahn wird darauf Bedacht nehmen müssen, dass sie mit den Behörden und der öffentlichen Meinung ihres Bezirks sich auf guten Fuss stellt. Wünsche des Publikums, die zu ihrer Kenntniss kommen und erfüllt werden können, müssen beachtet, Beschwerden beantwortet und thunlichst abgestellt, Erleichterungen eingerichtet, Unzuträglichkeiten beseitigt werden. Zwar kann es bekanntlich nicht jedem recht gemacht werden, es werden noch immer manche Anregungen abgelehnt und an sich wünschenswerthe Verbesserungen zurückgestellt werden müssen, doch kann dieses in mehr oder minder verbindlicher Form geschehen, und es gelingt häufig, durch eine offene Darlegung der Gründe die Gegner zu überzeugen. Besonders bei Einführung neuer Einrichtungen, bei etwaiger Erhöhung von Beförderungspreisen, bei Wegfall einer bisher bestandenen Bequemlichkeit ist eine vorherige Ankündigung, mehrmalige Besprechung in der Presse, Erörterung dafür und dagegen zu empfehlen. Da die Verhältnisse klein und leicht übersehbar sind, ist zu erwarten, dass die Bewohner der von einer Kleinbahn durchzogenen Gegend auch auf die Betriebsführung einen Einfluss zu üben versuchen werden, und, da hier viele einander widerstreitende Interessen auf Berücksichtigung Anspruch erheben, so ist der Wunsch des einen nicht zu erfüllen, ohne den des andern zurückzuweisen. Hier ist eine öffentliche Besprechung und Darlegung der Gründe einer von der Kleinbahnverwaltung getroffenen Entscheidung in der Presse immerhin von Nutzen. Es lässt sich aber erwarten, dass, wenn in solcher Weise auf die Wünsche der Bevölkerung gehört und Rücksicht genommen wird, die Anlieger ihre Kleinbahn schätzen und bald nicht mehr mit unbilligen Forderungen bestürmen werden. Die Kleinbahn kann dann in der That das leisten, was bei Erlass des Gesetzes vom 28. Juli 1892 von diesem Verkehrsmittel erwartet wurde: dass sie fruchtbringende Verkehrsadern werden, welche alle irgend erheblichen Verkehrsmittelpunkte an das grosse Eisenbahnnetz des Staates anschliessen.

Druck von H. S. Hermann in Berlin

